

7 (967)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

Издается с 1998 г.

июль 2017 г.



Войцех Балчун: "Мы готовы вести открытый прямой диалог с зерновиками и аграриями, и для нас нет табуированных тем"



П. Порошенко: "У Украины и Грузии очень широкая повестка дня двусторонних отношений"



Дождутся ли украинцы дешевых авиаперелетов



Портовые зерновые терминалы готовы к приему зерна нового урожая



ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ЧЕРНОМОРСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ЧЕРНОМОРСК

PLASKE
ПЛАСКЕ
Cargo

КОМПЛЕКС УСЛУГ



организация перевозки
грузов в ж.д. вагонах,
автомобилях, контейнерах



таможенное
оформление грузов



экспедирование
грузов в порту



АО «ПЛАСКЕ»

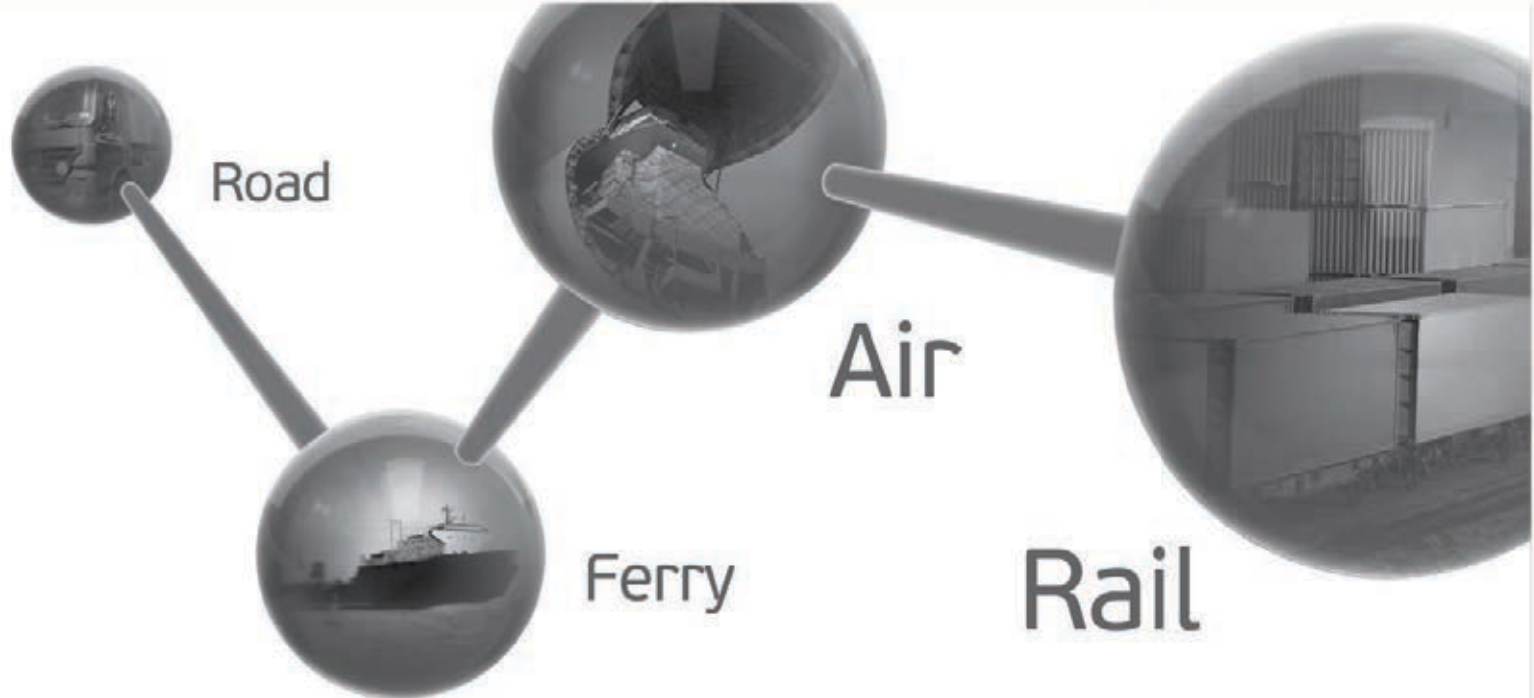
генеральный судовый
и грузовой агент-экспедитор
«Пароходство БМФ» АД
в Украине.

Прием запросов на перевозку:

Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com

Расписание движения паромов и действующие
ставки на перевозки, включая применяемые
к ним скидки и исключительные предложения.



Rail Transport
Организация
железнодорожных перевозок



Container Transport
Организация
контейнерных перевозок



Ferry Service
Организация
паромных перевозок



Air Freight
Организация
авиационных перевозок



Transshipment in Ports
Организация перевалки
грузов в портах



Routing
Составление
оптимального маршрута



Repacking of Cargo
Организация
перетарки груза



24-hour Support
Круглосуточная
сервисная поддержка



Security and insurance
Обеспечение услугами
по охране и страхованию грузов



Customs clearance
Таможенное
оформление грузов

Service center
P.O.Box 299, 65001
Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion

www.plaske.com

Сервисный центр
А/я 299, 65001
г. Одесса, Украина
+38 (048) 7 385 385
+38 (048) 7 385 375
cargo@plaske.ua

Represents in Ukraine
Представитель в Украине

Cargo Agent – Freight Forwarder
Грузовой агент-экспедитор



JSC Lithuanian Railways



Navigation Maritime Bulgare JSC



EFQM



MCIJ License: AE Series No 253747 as of 26.06.2014, Лицензия МЭДЗ: Сервис АЕ №253747 от 26.06.2014



Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

■ ТЕМА НОМЕРА3

Войцех Балчун: "Мы готовы вести открытый прямой диалог с зерновиками и аграриями, и для нас нет табуированных тем"3

■ ГОСУДАРСТВЕННОЕ И ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2020 г.12

■ ПЕРЕВОЗКИ И ИНФРАСТРУКТУРА.. 12

• Автомобильный транспорт18

Безопасность на дорогах Украины ради жизни человека18

Важные аспекты страхования перевозчиков.....22

• Авиационный транспорт26

Дождутся ли украинцы дешевых авиаперелетов.....26

• Водный транспорт34

Портовые зерновые терминалы готовы к приему зерна нового урожая.....34

Сколько стоит пальма для Южной пальмиры?38

• Железнодорожный транспорт.....40

Железнодорожники с правоохранителями, зернотрейдерами и аграриями совещались по вопросу сохранности аграрных грузов.....40

■ ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ42

Совместный семинар ОСЖД/ФИАТА по комбинированным перевозкам "Новые возможности ультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа"42

Документальное сопровождение таможенных формальностей при экспорте в ЕС.....49

Удобный флаг судна: понятия и причины развития52

■ УПРОЩЕНИЕ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ56

Итоги Регионального семинара FAO по вопросам влияния Соглашения УПТ ВТО на торговлю сельхозтоварами56

Итоги 26-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики в Украине.....59

■ УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ.....64

Об итогах 18-го Международного проекта "Созвездие качества-2017".....64

■ КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ67

О транспортных выставках в Украине.....67

№ 7 (967) июль 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:

Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"

Распространяется только по предварительной подписке.

Главный редактор:

Виктория Хрусталева, red@transport-journal.com

Редакторы отделов:

Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com

Корректор: Алла Винярская

Отдел подписки и рекламы:

Сергей Бохан, subscribe@transport-journal.com

Татьяна Ятел, reklama@transport-journal.com

Свидетельство о госрегистрации СМИ:

КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.

Адрес редакции:

г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.

Тел.: (044) 503-63-73.

Заказ № 10847.

Тираж 1000 экз.

Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)

01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15

тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua

Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.

Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".

Свідчення про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.

Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.

Тел./факс: +38 (044) 503-63-73.

Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників

Адреса друкарні: ТОВ "Интерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)

01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15

тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua

Свідчення про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.

Головний редактор: В. Хрусталева.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2017 г.

Центральный офис:

г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12

Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

Войцех Балчун: "Мы готовы вести открытый прямой диалог с зерновиками и аграриями, и для нас нет табуированных тем"

К началу перевозок нового урожая 2017 г. железнодорожники вместе с сельхозпроизводителями готовились заранее — встречались с партнерами, ремонтировали зерновозы, готовили станции, обновляли программное обеспечение по распределению зерновозов. На одном из совещаний, состоявшихся в конце июня т.г. в Одессе, глава правления ПАО "Укрзализныця" Войцех Балчун пообщался с представителями зернотрейдеров и элеваторов. Во время встречи участники подвели итоги работы по перевозкам урожая зерновых в 2016/2017 маркетингового году и обсудили вопросы организации перевозок зерна нового урожая в наступившем маркетинговом году.





Как отметил глава железнодорожной отрасли Войцех Балчун: "Сегодня мы работаем для Вас, а не Вы для нас. Я хочу, чтобы железная дорога работала именно на основе такого подхода, а если у Вас, наших клиентов возникают трудности, то Вы сразу напрямую обращались

к руководству, а не выносили это на уровень третьих лиц, которые абсолютно не заинтересованы в реформах "Укрзализныци".

Войцех Балчун заверил, что железнодорожники приложат все усилия, чтобы подразделения работали как можно лучше и у клиентов-грузоотправителей возникало как можно меньше проблем. "Важнее всего, что мы здесь, в нашем кругу понимаем источники проблем и знаем, как эффективно с этим бороться. Это касается не только показателей объемов перевозок зерна, кукурузы, подсолнечника, но и некоторых сотрудников, которые каким-то чудесным образом организуют свои махинации, а потом не несут за это ответственности, и это в целом проблема Украины.

Мы готовы вести открытый прямой диалог с зерновиками и аграриями, и для нас нет табуированных тем.

Мы готовимся к пиковым перевозкам, но я не дам гарантии, что совершенно не будет никаких проблем. Зачастую они возникают не с нашей стороны. Важно, чтобы все решалось открыто и оперативно. Я вижу, что все больше открытости присутствует со стороны железной дороги, и это очень позитивная тенденция, чтобы построить прозрачное, эффективное сотрудничество".

В частности, "Укрзализныця" предлагает грузоотправителям рассмотреть возможность увеличения

количества грузовых вагонов путем их приобретения и последующего предоставления "Укрзализныце" в финансовый лизинг, отметил В. Балчун.

"И я бы попросил зерновиков и трейдеров проанализировать предложения по закупке собственного подвижного состава в лизинг — это является одним из способов решения вопроса. В частности, для увеличения парка зерновозов мы предложили нашим партнерам-грузоотправителям приобретать вагоны и предоставлять их "Укрзализныце" в финансовый лизинг. Таким образом зернотрейдеры получают необходимое количество подвижного состава и смогут уменьшить операционные риски. Для "Укрзализныци" это тоже выгодно, поскольку позволит удовлетворить спрос на зерновозы и, не отвлекая значительные суммы капвложений, получить в пользование дефицитный подвижной состав. Это обеспечит железной дороге стабильный доход от основного вида деятельности", — заявил глава ПАО.

"В дальнейшем данный механизм, в случае его успешности, может быть распространен на другие виды грузовых перевозок", — добавил он.

ЗЕРНОПЕРЕВОЗКИ "УКРЗАЛИЗНЫЦИ": ИТОГИ 2016/2017 И ПЛАНЫ НА 2017/2018 МАРКЕТИНГОВЫЙ ГОД

По данным Минэкономразвития, объемы урожая зерновых культур в Украине в 2016/2017 маркетинговом году достигли 61 млн т и продолжают расти — в 2017/2018 маркетинговом году прогнозируется рост минимум на 2%, что требует увеличения мощностей для транспортировки зерновых грузов.

Общая вместимость зернохранилищ в Украине на сегодня составляет 36 млн т. Треть элеваторных мощностей принадлежит первой десятке в списке агро-



компаний и агрохолдингов, причем самым большим их собственником является государство в лице ПАО "Государственная продовольственно-зерновая корпорация Украины", Государственного резерва Украины и Министерства аграрной политики и продовольствия Украины. А среди частных крупнейших в Украине является компания UkrLandFarming, которая владеет самым современным отечественным элеватором — Степановским (Сумская область). Среди других крупных собственников зернохранилищ: группа компаний Kernel Holding, ООО "НИБУЛОН", ПАО "Мироновский хлебопродукт", группа зерноторговых компаний "Прометей" и "дочки" корпораций Glencore, Bunge, ADM.

Крупнейшие отправители-экспортеры зерновых грузов, по данным 1 полугодия: ЧП "АТЛАНТА-АГРО", ООО "ТЕП Транско", ООО "Укртранслогистика 2", ООО "Компания "Мелагрейн", ООО "МЕЛАГРЕЙН ЦЕНТР", ООО "АГРО-ТРАНС-МАГИСТР", ООО "Кернел-Трейд", ООО "Первая Логистическая Компания", ООО "Транс-Груп", ООО "ЕРАНТ", ООО "РТК-УКРАИНА", ООО "КОМПАНИЯ ГРАНО СВ", ООО "Компания "РЕАЛТРАНС".

По данным Министерства инфраструктуры Украины, расходы на транспортные услуги для украинских производителей составляют от 0,7% до 12,4% в общей структуре расходов. Общая логистическая стоимость транспортировки зерна (автомобильным, железнодорожным, водным транспортом) от производителя до морского порта на 40% выше, чем во Франции или Германии. Расходы на транспорт в логистической цепочке транспортировки зерна в Украине оцениваются следующим образом: автомобильный транспорт — \$27/т, железнодорожный транспорт — \$10/т, речной транспорт — \$3/т.

"Укрзалізниця" является важным звеном в процессе отгрузки и доставки зерна покупателям, так что нагрузка на железнодорожный транспорт, в плане перевозок зерновых грузов, также ежегодно увеличивается. В 2016/2017 маркетинговом году железнодорожным транспортом перевезено 33,6 млн т зерновых на экспорт — 80% от общего украинского зернового экспорта, в 2017/2018 планируется 34,4 млн т — 89%.

Чтобы перевезти возрастающие объемы, железнодорожники увеличили количество рабочего парка зерновозов с 13,3 тыс. в мае 2014 г. до более 15 тыс. в мае 2017 г.

Парк собственных зерновозов, зарегистрированных в Украине, составляет 4234 ед. В частности, зерновозы есть на балансе ПАО "КВСЗ", АО "ТАСКОМ-БАНК", "АО Каргилл" ООО, ООО "Укррос-Транс", ООО "ЕУ-ТРАНС", ЧП "ИНСТАЛЛ", ЧАО "Трансформардинг Лимитед АГ", ЧАО "УКРТРАНСЛИЗИНГ", ООО "ОЛСТАС-лен", ООО "Ф.М.С. групп", ООО "ТЭП ТРАНСКО", ООО "МТК", ООО "ТД "Алианс-Медиа", ООО "АзовЕвроТранс", ООО "ПРОМВАГОНТРАНС",

ООО "ТД "Западный", ООО "ИСТЕЙТГЛОБАЛ", ООО "Индустриальные решения", ООО "ОМЗ "Карпаты", ООО "Сидрейл", ООО "ФИМ-ТРАНС", ООО "РТК-УКРАИНА", ООО "РЕЙЛ ИНВЕСТМЕНТС", ООО "КАР-ГИС", ООО "ТУ ДЖЕСТ 2014", ООО "АП МАРИН".

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВАГОНОВ

По словам члена Правления ПАО "Укрзалізниця" Иренеуша Василевского, дефицит грузовых вагонов на сегодня не превышает 10—15%, а оборачиваемость зерновоза составляет около 10 суток, однако при организации работы локомотивного парка на должном уровне и наличии пропускной способности можно довести оборачиваемость до 7,5—8 суток.

"Выделение вагонов следует осуществлять, ориентируясь на согласие загрузки вагона по станции получения в обратном направлении. Если двум грузовладельцам нужно по десять вагонов, а мы можем выделить только половину, то клиент, который возьмет подвижной состав в лизинг, получит свои десять вагонов и проблемы не будет. Мы ожидаем от грузовладельцев понимания, почему мы так делаем", — пояснил И. Василевский.

Первый заместитель начальника филиала "Центр транспортной логистики" (ЦТЛ) ПАО "Укрзалізниця" Зеновий Финяк сообщил: "С 1 августа на сайте "Укрзалізниця" начинается тестовая эксплуатация УППВ автоматизированной системы управления пересылкой порожних вагонов-зерновозов. Данная система предполагает смешанную форму распределения зерновозов между дорогами.

Так, на первом этапе распределение зерновозов будет производиться согласно регулировочным приказам аналогично ныне существующей системе, что позволит обеспечить нормальную работу портов по своевременному отправлению порожних зерновозов.

На следующем шаге диспетчерский аппарат ЦТЛ будет распределять отправление зерновозов между опорными станциями сети железных дорог Украины, в среднем определено 8—10 таких станций на каждой из дорог. И уже после распределения по опорным станциям автоматизированная система будет



самостоятельно распределять порожние вагоны по станциям и грузоотправителям, в зависимости от наличия электронных заявок в автоматизированной системе Месплан.

Вся проблема транспортировки зерна связана с сезонностью перевозок. Например, в этом году со второй половины мая по июль зерновоз задействован в перевозках всего лишь на 40%, то есть половина парка зерновозов стояла "под забором", а ведь содержание подвижного состава на отстое тоже обходится не дешево, вагоны нужно охранять и обслуживать.

Существующий парк зерновозов "Укрзализныци" позволяет без проблем перевезти весь объем зерновых грузов при условии, что данные перевозки будут осуществляться круглогодично, а не в течение пиковых 6 или 8 месяцев, как того требуют грузоотправители".

З. Финяк отметил, что на сегодня в ЦТЛ довольны тем, как на элеваторах, станциях и портах организована работа по погрузке-выгрузке вагонов зерновозов, в частности, в течение полугода "Укрзализныцей" ни разу не вводились конвенционные запрещения на погрузку зерна в порты. При том, что объемы перевозок зерновых грузов в ЦТЛ постоянно растут — за 5 месяцев 2017 г. железнодорожным транспортом Украины перевезено более 16,8 млн т зерновых, что почти в 1,5 раза (на 45%) превышает показатель соответствующего периода прошлого года, за 6 месяцев погружено 17,6 млн т зерна (+42,1%).

Специалисты вагонного главка ПАО "Укрзализныця" сообщили, что за 7 месяцев т.г. вагонные депо и предприятия "Укрзализныци" восстановили депо и капитальным ремонтом около 2,4 тыс. зерновозов. Капитально вагоны ремонтирует Стрыйский вагоноремонтный завод, депо осуществляют депо всех региональных филиалов ПАО. По мнению специалистов, вполне возможно "поднять из-под забора" и отремонтировать в разы больше дефицитного подвижного состава при наличии необходимых составляющих.

К сожалению, постоянное блокирование тендеров по закупке запчастей и расходных материалов привело к тому, что ремонтировать зерновозы, как и другие грузовые вагоны, просто нечем. Наибольшие проблемы на сегодня с тормозным оборудованием (поставки тормозного оборудования производит единственное в Украине ГП "Харьковский машиностроительный завод"), системами разгрузки, литыми деталями тележек.

В целом, потребность в литье у железнодорожников на сегодня 4,5 тыс. ед., хотя планы намного скромнее — согласно тендерам, которые прошли в мае—июле, 150 ед. литья поставят ПАО "Кременчугский сталелитейный завод" и ПАО "Азовмаш", их стоимость составила 132 тыс. грн. за комплект без НДС.

ДЛЯ ХОРОШЕЙ ЛОГИСТИКИ И УСКОРЕНИЯ ОБОРОТА ЗЕРНОВОЗОВ НУЖНА КОМАНДНАЯ РАБОТА

Президент Украинской зерновой ассоциации Николай Горбачев поблагодарил В. Балчуна за открытость и прозрачность работы "Укрзализныци" — раньше железнодорожники не раскрывали статистику клиентам настолько полно, в частности, железнодорожники сообщили, что в 2014 г. в Украине было задействовано в перевозках 13288 зерновозов; в 2015 г. — 12345 ед., в 2016 г. — 12688 ед., в 2017 г. — 15023 ед.



Н. Горбачев сообщил, что Украинская зерновая ассоциация отслеживает удовлетворение заявок аграриев по зерновозам и введение конвенционных ограничений на порты и элеваторы. По данным ассоциации, в настоящее время в Украине работают 800 элеваторов с подъездными путями, но только 50 из них могут отгружать зерно по маршрутным отправкам (т.е. по 50 вагонов в сутки). Он подтвердил, что пиковыми месяцами, когда остро ощущается дефицит грузовых вагонов, остаются октябрь, ноябрь, декабрь — в этот период по железной дороге перевозится 5,3—5,5 млн т зерновых грузов в месяц.



Директор регионального филиала ПАО "Укрзализныця" "Одесская железная дорога" Вячеслав Еремин сообщил, что вопросы, связанные с перевозкой зерновых грузов, систематически обсуждаются со всеми участниками процесса.

"По вопросу планирования: еженедельно по вторникам в 12:00 мы проводим селекторные совещания совместно с грузоотправителями, ЦТЛ и всеми участниками процесса. На этих совещаниях обсуждаются и тут же в оперативном режиме отрабатываются все вопросы и проблемы, которые возникают у наших клиентов. Если мы хотим выстроить эффективную логистику и дать оборачиваемость зерновоза, то нужно работать в команде, а не только играть в рамках своих узких интересов. Если мы достигнем понимания, то и оборот будет.

С середины июля начинается сбор урожая в южных регионах и растет спрос на перевозки зерновозами на короткие расстояния. Так что приоритетной задачей для железнодорожников будет переключение перевозок зерна с автотранспорта на железную дорогу. Мы должны сделать перевозки зерновых более удобными и прозрачными для клиентов, в частности, за счет маршрутизации экспортных отправок".

ПИНЧУК Алиса

СПОНСОР
ОРГАНИЗАТОР: РЕГИСТРАЦИИ:

МЕДИАПАРТНЕРЫ:



YUK ULAG MERKEZI



JITAMURE SEA



LOGISTICS



HARBOURS

Транспорт

Interlegal



PortNews

TMBG



KORABEL.RU

VIVA CONSULT: IV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕРНОМОРСКО-КАСПИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ 2017

7-8 сентября 2017, Батуми, Грузия

Отель «Sheraton»

П. Порошенко: "У Украины и Грузии очень широкая повестка дня двусторонних отношений"

В ходе официального визита Президента Украины в Грузию обсуждался широкий спектр вопросов двустороннего взаимодействия. Участники встреч в Тбилиси договорились об активном взаимодействии во время председательства Грузии в ГУАМ и Украины в Организации черноморского сотрудничества.





Вопросы активизации экономического партнерства также были одними из ключевых. По словам Президента Украины, речь шла об устранении любых барьеров, координации тарифов, в т.ч. на железнодорожные, паромные перевозки, углублении зоны свободной торговли. По мнению П. Порошенко, в этом контексте Украина и Грузия должны сделать все для реализации потенциала двустороннего сотрудничества.

Не менее важным направлением развития двусторонних торговых отношений является использование транзитного потенциала Грузии для продвижения товаров и бизнеса в страны региона.

"Уверен, что вступление в силу Межправительственного соглашения об организации прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Украины и Грузии, вступившее в действие 20 апреля т.г., также положительно повлияет на формирование условий наших экономических отношений и паромных перевозок в Черном море. Мы также уверены, что украинские предприятия готовы и способны внести свой вклад в реализацию важных инфраструктурных проектов", — отметил П. Порошенко.

В рамках визита Президента Украины П. Порошенко в Грузию 18.07.2017 г. в Тбилиси и 19.07.2017 г. в Батуми прошел украинско-грузинский бизнес-форум, направленный на активизацию украинско-грузинского сотрудничества и налаживание кооперационных связей, прежде всего в таких ключевых сферах: машиностроение, цветная и черная металлургия, авиационная, легкая и химическая промышленность, туризм, логистика, снабжение продуктами питания и винами и др.

Президент Грузии подчеркнул: "Бизнес — это энергия, которая дает возможности для развития наших государств". Он отметил, что участие двух президентов в форуме подтверждает отношение руководителей государств к бизнесу.

Уже в течение многих лет Украина сохраняет ведущее место среди основных торгово-экономических партнеров Грузии и наоборот. "Украина является надежным торговым партнером Грузии. И традиционно украинские сельскохозяйственные товары находят своих потребителей по всему миру — и Грузия является очень важным рынком для нас", — заявил П. Порошенко.

При этом, по мнению Президента Украины, товарооборот между странами должен вырасти до \$1 млрд.

"\$526 млн за 2016 г., но мы считаем, что это не отражает тот потенциал, который имеют Украина и Грузия. Мы ставили цель за несколько лет товарооборот между нашими странами довести до \$1 млрд", — сказал П. Порошенко. Кроме того, он отметил, что в 1 квартале 2017 г. товарооборот увеличился на 16,5%.

В свою очередь премьер-министр Грузии Георгий Квирикашвили подчеркнул, что Украина является для

Грузии важным торговым партнером и входит в пятерку государств, с которыми Грузия имеет наибольший товарооборот. Он также пригласил украинских предпринимателей инвестировать в Грузию.

П. Порошенко пригласил в Украину грузинских инвесторов, заявив, что реформы, которые проводятся в стране, имеют "необратимый характер": "Друзья, хочу пригласить вас в Украину. Я здесь для того, чтобы убедить — те реформы, которые осуществляет украинская власть, Президент, правительство, парламент, носят необратимый характер".

П. Порошенко считает целесообразным увеличение объема прямых инвестиций между Украиной и Грузией. По словам Президента, объемы грузинских инвестиций в Украину составляют \$4,6 млн, а сумма украинских инвестиций в Грузию по состоянию на конец 1 квартала т.г. составляет \$42 млн. На данный момент в Грузии действуют более 50 компаний с украинским капиталом. "Это также обуславливает и целесообразность увеличения взаимного объема прямых инвестиций между Украиной и Грузией", — сказал П. Порошенко.

В рамках государственного визита Президента Украины в Грузию состоялась встреча представителей Мининфраструктуры Украины, Министерства экономики Грузии и представителей АО "Грузинская железная дорога". Основным вопросом стало создание совместного предприятия между железными дорогами Украины и Грузии для совместного оперирования украинскими паромными на Черном море. "Совместное предприятие будет не только способствовать развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), но и поможет реализовать принцип "единого окна" при обработке грузов, идущих по этому маршруту. В этом же контексте обсуждается и вопрос совместного управления паромными", — сообщил В. Довгань, замминистра по вопросам европейской интеграции.

Правительство Грузии и Тбилисский электровозостроительный завод также проявили заинтересованность в производстве локомотивов на мощностях одного из украинских предприятий. Сейчас грузинская сторона согласилась предоставить Одесской железной дороге свои локомотивы для решения проблемы с транспортировкой зерновых грузов в направлении портов в пиковый период. Предполагается, что

в свою очередь украинская сторона предоставит тягловый подвижной состав на условиях аренды. "Нам интересно не закупка тяги за рубежом, а локализация производства в Украине путем привлечения инвесторов. Инвестирование может быть осуществлено в соотношении 50/50 с "Укрзалізницею". В ближайшее время планируется формирование проектной команды с грузинской стороны и следующий визит грузинской делегации в Украину для обсуждения вопроса непосредственно с "Укрзалізницею", — отметил В. Довгань.

Стороны также обсудили разработку единой конкурентной политики, в т.ч. тарифной, расширение географии перевозок в направлении Европа—Украина—Грузия и страны Персидского залива, привлечение дополнительных грузопотоков в направлении Европа—Азия, а также возможность привлечения финансовых ресурсов ЕС для использования линейных контейнерных и сухогрузных судов между портами Украины и Грузии. После посещения ООО "Батумский морской порт" и ООО "Батумский международный контейнерный терминал" были обсуждены вопросы сотрудничества и опыт создания зоны таможенного оформления по принципу "единого окна" (GEZI) и поднят вопрос снижения портовых сборов и стоимости лоцманской проводки. Стороны уже согласовали Дорожную карту по развитию международного транспортного сообщения по коридору Европа—Кавказ—Азия на период до 2019 г.

Во время украинско-грузинского инвестиционного форума в Батуми директор по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзалізниця" Максим Кушничук представил инициативы по развитию прямого международного железнодорожно-паромного сообщения для беспрепятственного прохождения товаров в направлении Европа—Азия.

Соглашение об организации этого сообщения через порты Украины и Грузии, как отметил Президент Украины, позволяет соединить два государства с другими странами на Великом шелковом пути. "Важным вопросом является организация поставок по этому маршруту энергоносителей из богатого углеводородами Каспийского региона", — отметил П. Порошенко.

Директор по грузовым перевозкам и логистике ПАО "Укрзалізниця" напомнил участникам инвестиционного форума, что для реализации транзитного потенциала Украины и стимулирования грузопотоков в направлении Европа—Азия в мае т.г. ПАО "Укрзалізниця" вступило в Международную ассоциацию "Транскаспийский международный транспортный маршрут". "Дальнейшая интеграция железнодорожного транспорта в сообщении между Украиной и Грузией предусматривает проработку тарифных условий, согласование сквозных тарифов, оптимизацию графика движения, актуализацию работы по безбумажной технологии передачи, использования транспортного документа на информационных носителях", — отметил М. Кушничук.

Справка. За 6 месяцев 2017 г. через паромные переправы Черноморск—Поти/Батуми железнодорожным транспортом Украины перевезено более 166 тыс. т грузов, что на 50% больше, чем за первое полугодие 2016 г. Экспорт вырос на 65%, транзит — на 10%.

Сейчас на железнодорожно-паромной переправе Черноморск—Варна—Поти/Батуми используются два паромных судна парохозяйства "Болгарский морской флот" вместимостью 108 условных крытых вагонов (два контейнерных поезда), кроме того, два паромных судна филиала Центра транспортного сервиса "Лиски" ПАО "Укрзалізниця" — "Герои Плевны" и "Герои Шипки" — находятся на капитальном ремонте.

Большой потенциал, по мнению П. Порошенка, имеет и Соглашение о сотрудничестве между Аджарией и Одесской областью на 2017—2019 гг., подписание которого состоялось 19.07.2017 г. в Батуми.

Председатель Одесской облгосадминистрации Максим Степанов по этому поводу отметил: "Это же инвестиции, новые рынки сбыта, установление отношений между предпринимателями. Это обмен опытом в работе портов и таможни. Для наших детей — это возможность отдыха, стажировки и участия в спортивных турнирах. Это новые, замечательные возможности реализовать украинский потенциал., новый шаг в отношениях между Украиной и Грузией, между Аджарией и Одесской областью".

Справка. Автономная Республика Аджария — исторический, географический и политико-административный регион на крайнем юго-западе Грузии. Столица — Батуми.

На бизнес-форуме рассматривался также вопрос туристического направления. "Украина иницирует создание совместно с Грузией туристического маршрута по Черному морю", — сказал Президент во время украинско-грузинского бизнес-форума.

"Хочу сообщить, что украинская сторона внесла инициативу налаживания совместного туристического маршрута по Черному морю", — сказал он.

По словам П. Порошенко, значение туристической сферы трудно переоценить, и перспективным направлением в ней является развитие морского транспорта.

Президент уверен, что новый маршрут будет интересен для туристов и поспособствует развитию сотрудничества между странами.

Он также выразил надежду, что украинско-грузинский бизнес-форум будет способствовать развитию связей между украинскими и грузинскими компаниями и реализации совместных проектов.

Украина также заинтересована в расширении сотрудничества с Грузией в сфере образования. Это особенно важно сейчас, когда разработан план реформирования этой отрасли нашего государства. "Грузинский опыт нам очень полезен для того, чтобы использовать те положительные моменты, которые будут у нас в образовательной системе", — отметил П. Порошенко.

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ



ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

11^я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

3-5 октября 2017

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86

E-mail: transport@tc.by <http://tc.by>



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА И КОММУНИКАЦИИ»

Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2020 г.

Надлежащее обеспечение безопасности дорожного движения, снижение аварийности на автодорогах Украины, снижение количества пострадавших в ДТП и снижение тяжести их последствий в течение многих лет являются насущными проблемами в сфере безопасности и требуют незамедлительного решения.



В течение последних десятилетий в мире наблюдается стремительное увеличение количества транспортных средств (ТС) и повышение интенсивности дорожного движения, что приводит к увеличению количества ДТП и их негативных последствий. Так, по данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), дорожно-транспортный травматизм на сегодня является одной из самых больших проблем здравоохранения. По прогнозам, в 2030 г. ДТП могут стать одной из основных 5 причин смертности людей в мире. В связи с этим международное сообщество уделяет значительное внимание разработке и осуществлению стратегических мер по безопасности дорожного движения. В частности, Генеральная ассамблея ООН приняла 2.03.2010 г. резолюцию № 64/255 "Повышение безопасности дорожного движения во всем мире", соавторами которой стали 69 стран-членов и к реализации которой подключилась Украина. Резолюцией 2011—2020 гг. провозглашены Десятилетием действий по безопасности дорожного движения.

В Украине уровень смертности и травматизма в результате ДТП является одним из самых высоких в Европе, а уровень организации безопасности дорожного движения остается крайне низким, о чем в своих отчетах неоднократно подчеркивали эксперты ВОЗ, Всемирного банка и др. международных институтов.

По результатам аналитического отчета Всемирного банка в Украине большинство ДТП с тяжелыми последствиями возникает из-за: превышения скорости ТС, что является основной причиной наступления смерти в 39% случаев; неустроенности пешеходных переходов (отсутствие освещения, разметки и т.д.), что приводит к смертельным последствиям в 38% случаев; нарушения правил проезда перекрестков, на которых происходит до 30% всех ДТП со смертельным исходом; управления ТС в состоянии алкогольного опьянения.

Большое количество ДТП и пострадавших от них также влияет на экономику и сферу здравоохранения Украины. По расчетам экспертов Всемирного банка, социально-экономические потери Украины от дорожно-транспортного травматизма оцениваются в \$4,5 млрд в год, что составляет примерно 3,4% ВВП (в расчетах 2014 г.), включая материальные расходы, связанные с повреждением имущества и снижением производительности труда, и человеческие потери из-за серьезных травм или смерти в результате ДТП.

Следует также учитывать, что в Украине дорожно-транспортная инфраструктура не соответствует потребностям общества и государства в безопасности дорожного движения, система обеспечения безопасности и механизмы координации действий исполнительной власти в этой сфере недостаточно эффективны, крайне низкая дисциплина участников дорожного движения, постоянно возрастает мобиль-

ность населения, увеличивается диспропорция между количеством автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети.

Важным шагом для преодоления негативных тенденций в сфере безопасности дорожного движения является принятие правительством Стратегии повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2020 г. (далее — Стратегия). Целями Стратегии являются снижение уровня смертности в результате ДТП минимум на 30% до 2020 г., степени тяжести последствий ДТП для участников дорожного движения и уменьшение социально-экономических потерь от дорожно-транспортного травматизма, а также внедрение эффективной системы управления безопасностью дорожного движения для обеспечения защиты жизни и здоровья населения.

Решение проблемы повышения уровня безопасности дорожного движения, как предусматривает Стратегия, будет осуществляться с применением системного подхода, обоснованных целевых показателей, путем внедрения современных требований и технологий, комплексно охватывающих все ключевые аспекты безопасности дорожного движения, в частности поведение человека (человеческий фактор), дорожную инфраструктуру, конструкционную безопасность транспортных средств. Все указанные факторы одновременно рассматриваются на этапе предотвращения аварии, во время аварии и после нее в соответствии с общепринятыми в мире подходами к формированию и реализации политики повышения безопасности дорожного движения.

Презентуя Стратегию, министр инфраструктуры В. Омелян заявил, что она базируется на принципах системы "4E":

- Engineering (Инженерные стандарты: стандарты проектирования, строительства и безопасности на дорогах; стандарты автомобилей);

- Emergency (Спасение: скорая медицинская помощь, помощь после аварии);

- Enforcement (Правоохранительный надзор и контроль: контроль скорости, контроль на содержание алкоголя в крови водителя, контроль технического состояния транспортного средства, контроль нагрузки на дорогу);

- Education (Образование и обучение: осознание и понимание рисков, формирование поведения водителей, пассажиров, пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов).

Основными направлениями реализации Стратегии являются:

- относительно госуправления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, это в частности:

- проработка вопроса относительно образования и определения полномочий главного межведомственного органа по безопасности дорожного движе-

ния, основной задачей которого станет обеспечение эффективной реализации госполитики в указанной сфере, в частности, предусмотренной Стратегией, в т.ч. координация действий ответственных центральных и местных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления по формированию и реализации госполитики в сфере безопасности дорожного движения;

- внедрение основных принципов системы управления безопасностью дорожного движения: госпрограмма, план мероприятий, ключевые составляющие, количественные показатели, конкретные цели, промежуточная и ежегодная оценка результатов, ответственность;

- проведение анализа и совершенствование законодательства по вопросам безопасности дорожного движения для обеспечения соответствия лучшим законодательным стандартам, действующим в странах Европы, с самыми безопасными дорожно-транспортными системами;

- разработка законодательства о дорожном движении для урегулирования всех сфер жизнедеятельности, в т.ч. вопросов ответственности за совершенные правонарушения и более сурового наказания злостных нарушителей;

- создание единой национальной базы данных, объединяющей информацию о регистрации ТС, правонарушениях, выданных водительских правах, санкциях в отношении перевозчиков, что будет способствовать повышению эффективности работы правоохранительных органов и выявлению нарушителей;

- разработка комплексной информационной системы мониторинга безопасности дорожного движения и внедрение программ по безопасности дорожного движения, а также разработка рекомендаций по выполнению программ безопасности дорожного движения и осуществление контроля за их выполнением;

- проведение научных и научно-технических исследований в области безопасности дорожного движения для оценки эффективности мероприятий, направленных на повышение безопасности, комфорта и культуры дорожного движения;

- активизация участия Украины в работе международных организаций, деятельность которых связана с вопросами безопасности дорожного движения, и привлечение международных специалистов по безопасности дорожного движения для передачи опыта и знаний;

- усиление роли органов местного самоуправления в обеспечении системы безопасности дорожного движения;

- создание специального фонда по безопасности дорожного движения, источниками наполнения которого будут средства, поступающие от уплаты админштрафов за нарушение правил дорожного

движения, в частности зафиксированных в автоматическом режиме, и от страховых программ, определение ответственного органа — распорядителя такого фонда по безопасности дорожного движения;

- введение обязательного финансирования национальных и региональных программ по безопасности дорожного движения за счет Государственного дорожного фонда и фонда по безопасности дорожного движения, эффективное распределение ресурсов в соответствии с госпрограммами и привлечение местных бюджетов для выполнения программ по безопасности дорожного движения;

- введение как на общегосударственном уровне, так и на уровне органов госвласти и субъектов хозяйствования ДСТУ ISO 39001:2015 "Система управления безопасностью дорожного движения. Требования и руководство по применению";

- обеспечение доступности транспорта и транспортной инфраструктуры для лиц с ограниченными возможностями;

- совершенствование системы страхования в сфере безопасности дорожного движения;

- подготовка специалистов по безопасности дорожного движения, их обучение;

- определение экономической оценки стоимости утраченной жизни и здоровья, причиненного экономике ущерба от ДТП для принятия соответствующих управленческих решений и определения эффективности внедрения мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

- относительно ведения учета и проведения анализа данных о ДТП:

- совершенствование и внедрение системы и методики сбора и обработки данных о ДТП для проведения системного научного анализа рисков, причин и тенденций аварийности для выработки рекомендаций и дальнейшего мониторинга эффективности их внедрения;

- разработка схемы анализа ДТП, в т.ч. расследования ДТП с тяжелыми последствиями;

- разработка системы обмена, обобщения и анализа данных учреждений здравоохранения о видах и степени тяжести полученных травм, инвалидизации населения в результате ДТП для всестороннего отображения полученных данных в общей системе данных о ДТП;

- внедрение методики проведения оценки показателей уровня безопасности дорожного движения для оценки эффективности воздействия принятых мер или других изменений в дорожно-транспортной сети;

- введение электронных баз данных и осуществление тематического обмена информацией между имеющимися и новосозданными базами данных и обеспечение доступа заинтересованных сторон к базам данных;

- относительно безопасности дорог и дорожной инфраструктуры:

- гармонизация стандартов проектирования и строительства дорог в соответствии со стандартами ЕС и лучшими практиками других стран;

- внедрение ответственными органами госвласти и органами местного самоуправления программы "Уменьшение до 2020 г. количества дорог с высоким уровнем аварийности";

- содействие удовлетворению потребностей всех пользователей дорог в рамках устойчивого развития города и градостроительства, а именно включение оценки безопасности дорожного движения во все решения по планированию и развитию города;

- выполнение программ и мероприятий, направленных на существенное повышение уровня безопасности, в частности пешеходов и лиц с ограниченными возможностями, велосипедистов на перекрестках, в зонах обгона, на обочинах, в населенных пунктах;

- содействие безопасному функционированию, поддержке и улучшению дорожной инфраструктуры;

- введение аудита безопасности дорог согласно Директиве 2008/96/ЕС Европейского Парламента и Совета от 19.11.2008 г. об управлении безопасностью дорожной инфраструктуры и проверка показателей безопасности всех инфраструктурных проектов в соответствии с законодательством ЕС;

- внедрение плана действий (мероприятий) по повышению безопасности дорожного движения на ж/д переездах (модификация техсредств, обустройство и т.п.), в т.ч. с учетом результатов анализа причин ДТП с тяжелыми последствиями;

- создание системы регистрации мест повышенной аварийности и информирования участников дорожного движения о таких местах;

- проведение анализа и контроля качества внедрения важных составляющих безопасной дорожной инфраструктуры в соответствии с требованиями и/или лучшими практиками ЕС, в частности пересмотр стандартов: обеспечения безопасности перекрестков; устройства дорожных знаков, разметки, современных элементов пассивной безопасности; обеспечения безопасности обочин и устройства паркомест; построения кольцевых перекрестков малого радиуса; запрета рекламных конструкций вдоль автодорог и т.д.;

- внедрение интегрированной системы управления режимами скорости в соответствии с рекомендациями международных, европейских институтов;

- применение при разработке проектов строительства, реконструкции и капремонта дорог инженерно-технических решений для обеспечения безопасности изменения направления движения на 180 градусов (разворота);

- использование электронных средств для обеспечения участников дорожного движения информацией о препятствиях, изменениях в режиме реального времени и т.п.;

- установление в соответствии с требованиями национальных программ и стандартов отбойников на автодорогах с высокой интенсивностью движения для предотвращения лобового столкновения на высокой скорости;

- проведение научных исследований и разработок для улучшения безопасности инфраструктуры;

- обеспечение сохранности дорожной инфраструктуры от краж и разрушений;

- внедрение программ ликвидации мест концентрации ДТП;

- относительно безопасности ТС:

- реформирование системы осуществления контроля за техническим состоянием ТС в соответствии с Директивой 2009/40/ЕС Европейского Парламента и Совета от 6.05.2009 г. о проверке технического состояния моторных ТС и их прицепов на пригодность к эксплуатации;

- предотвращение допуска к участию в дорожном движении ТС, не соответствующих современным требованиям активной, пассивной и экологической безопасности;

- внедрение проведения проверки технического состояния ТС во время их эксплуатации на дороге;

- обеспечение надлежащего технического состояния ТС в отношении их оборудования для перевозки лиц с ограниченными возможностями;

- внедрение механизма использования новых технологий для улучшения безопасности ТС;

- обеспечение безопасности эксплуатации электромобилей;

- введение механизма обязательного использования шин в соответствии со временем года (сезона), осуществление контроля за соблюдением требований;

- относительно медицинского обеспечения в сфере безопасности дорожного движения и подготовки водителей:

- гармонизация стандартов в сфере здравоохранения относительно медицинских осмотров кандидатов в водители и водителей ТС с законодательством ЕС и положениями Директивы 2006/126/ЕС Европейского Парламента и Совета от 20.12.2006 г. об удостоверении водителя, которая заменяет Директиву 91/439/ЕЭС от 29.07.1991 г. о водительском удостоверении;

- реформирование системы подготовки водителей ТС субъектами хозяйствования, порядка лицензирования и аттестации таких субъектов хозяйствования в соответствии с едиными требованиями законодательства в сфере образования;

- реформирование системы сдачи экзаменов для получения водительского удостоверения в соответствии с требованиями директив ЕС в части приема экзаменов и обеспечения соблюдения минимальных стандартов физической и умственной пригодности к управлению ТС, определе-

ние минимального возраста при предоставлении права управления ТС соответствующих категорий;

- систематизация порядков проведения профилактических наркологических осмотров, обязательных предварительных и периодических психиатрических осмотров кандидатов в водители и водителей ТС;

- разработка и реализация системы медицинского обслуживания водителей ТС, предоставляющих услуги по перевозке пассажиров и грузов, порядка проведения психофизиологического обследования и оценки уровня развития профессионально важных психофизиологических качеств, необходимых для безопасного управления ТС;

- проведение тренингов по мастерству вождения с работниками Нацполиции, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

- совершенствование системы подготовки водителей ТС и других участников дорожного движения по владению навыками по оказанию домедицинской и медицинской помощи пострадавшим в результате ДТП;

- создание единого информационного пространства по направлению медобеспечения в сфере безопасности дорожного движения путем: функционирования всеукраинской базы данных учреждений здравоохранения, имеющих право осуществлять медицинские осмотры кандидатов в водители и водителей, и результатов таких осмотров; создание национального и региональных экспертно-аналитических центров по направлению медицинского обеспечения в сфере безопасности дорожного движения;

- разработка концепции национальной системы психологической реабилитации и поддержки пострадавших в результате ДТП;

- разработка методологии оценки стоимости жизни лиц, погибших в результате ДТП;

- относительно безопасности перевозки пассажиров и грузов коммерческим автотранспортом:

- обеспечение осуществления эффективного госнадзора и контроля за соблюдением требований безопасности дорожного движения субъектами хозяйствования, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров и грузов, в т.ч. действенного контроля за соблюдением водителями режима труда и отдыха;

- обеспечение осуществления системного контроля габаритно-весовых параметров ТС и повышение ответственности за нарушение габаритно-весовых параметров ТС;

- создание сети зон отдыха водителей грузовых и др. ТС на автодорогах общего пользования;

- внедрение проведения технической придорожной проверки пригодности к эксплуатации коммерческих ТС;

- обеспечение соответствия ТС, осуществляющих перевозки опасных грузов, скоропортящихся пищевых продуктов, международным требованиям;

- внедрение систем управления безопасностью дорожного движения субъектами хозяйствования, осуществляющими деятельность по перевозке пассажиров и грузов;

- внедрение европейской системы допуска к рынку автоперевозок пассажиров и грузов;

- внедрение системы подготовки и подтверждения профессиональной компетентности водителей в соответствии с положениями Директивы 2003/59/ЕС Европейского Парламента и Совета от 15.07.2003 г. о начальной квалификации и периодической подготовке водителей некоторых видов автомобильного транспорта для перевозки товаров или пассажиров, которая вносит изменения в Регламент Совета (ЕЭС) № 3820/85 и Директиву Совета 91/439/ЕЭС и прекращает действие Директивы Совета 76/914/ЕЭС;

- проведение национальной кампании с целью выработки механизма корпоративной социальной ответственности компаний-перевозчиков путем введения программ тренировки — вождение зимой, защищенное вождение, транспортировка опасных грузов, домедицинская помощь и т.п.;

- внедрение системы подготовки и подтверждения профессиональной компетентности специалистов, руководителей, работающих в сфере автотранспорта;

- обеспечение выполнения требований по использованию тахографов и ограничителей скорости для автобусов и грузовых ТС в соответствии с законодательством ЕС;

- введение осуществления современного дистанционного мониторинга движения ТС с использованием системы GPS;

- совершенствование системы ответственности автоперевозчиков и водителей за нарушения требований законодательства;

- относительно безопасного поведения участников дорожного движения:

- проведение социальных кампаний с целью информирования населения о рисках на дорогах и необходимости соблюдения правил дорожного движения и распространение социальной рекламы, направленной на формирование ответственного поведения участников дорожного движения;

- проведение общенациональных и региональных исследований по восприятию участниками дорожного движения требований ПДД и их соблюдению;

- проведение разъяснительной (воспитательной) работы среди различных групп населения с целью повышения ответственности участников дорожного движения и формирования ответственного поведения; внедрение программ повышения осведомленности общества о безопасности и необходимости их использования;

- пересмотр учебных программ по изучению правил дорожного движения и правил безопасного поведения на дороге в системе дошкольного, общего среднего и профессионально-технического образования, разработка и издание учебно-методических и наглядных пособий, учебных фильмов по безопасности дорожного движения;

- относительно осуществления мер реагирования и управления последствиями ДТП:

- определение источников, необходимых объемов финансирования и введение в действие системы экстренной помощи в соответствии с Законом Украины "О системе экстренной помощи населению по единому телефонному номеру 112";

- разработка системы управления преодолением последствий ДТП с четким распределением функций ответственных органов госвласти и органов местного самоуправления;

- разработка системы оказания медицинской помощи и проведения оценки качества оказанной помощи, в т.ч. путем предоставления данных и информации о состоянии и лечении лиц, пострадавших в результате ДТП;

- проведение инвентаризации учреждений здравоохранения (имеющих приемные отделения экстренной (неотложной) медицинской помощи), расположенных вблизи дорог госзначения, с целью обеспечения нормативов проезда бригад экстренной (скорой) медицинской помощи на места ДТП;

- разработка национальной интерактивной карты автодорог общего пользования с возможностью обозначения на ней мест расположения учреждений здравоохранения, аварийно-спасательных формирований и пожарно-спасательных подразделений оперативно-спасательной службы гражданской защиты и местной пожарной охраны, подразделений экстренной медпомощи, подразделений полиции, мест остановки, стоянки, парковки, хранения ТС, обозначенных дорожными знаками и/или разметкой "Инвалид", участков дорог с ограничением или задержкой движения и т.п.;

- разработка методики расчета стоимости оказания медуслуг и внедрение общеобязательного государственного социального медицинского страхования;

- внедрение системных мер по медико-психологической, функциональной и социально-профессиональной реабилитации жертв ДТП;

- относительно обеспечения соблюдения ПДД:

- совершенствование системы эффективного производства дел по фактам нарушения ПДД, учитывая ужесточение наказания за повторные нарушения;

- обеспечение функционирования системы автоматической фиксации нарушений ПДД с целью уменьшения количества таких нарушений и тяжести их последствий;

- обеспечение осуществления контроля за соблюдением участниками ПДД с целью профилактики дорожно-транспортного травматизма;

- совершенствование порядка ведения учета административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения с учетом опыта стран ЕС;

- проведение выборочных проверок водителей на состояние алкогольного и наркотического опьянения при управлении автомобилем с помощью специального оборудования.

При условии выполнения в полном объеме предусмотренных Стратегией задач прогнозируется уменьшение количества погибших и травмированных в результате ДТП в 2020 г. на 30% по сравнению с 2016 г., а также приближение национальных показателей безопасности дорожного движения к среднеевропейскому уровню, в частности относительно социального риска (количество погибших в результате ДТП на 100 тыс. населения) — снижение показателя с 8 человек (в 2016 г.) до 4 человек (в 2020 г.).

Реализация Стратегии дополнительно позволит:

- уменьшить количество ДТП с тяжелыми последствиями, количество погибших и травмированных в результате ДТП, снизить степень тяжести ДТП и их негативные последствия;

- уменьшить социальные и экономические потери и убытки от ДТП;

- усилить институциональную способность для формирования и реализации госполитики в сфере безопасности дорожного движения;

- обеспечить соблюдение обязательств Украины по международным договорам в сфере безопасности дорожного движения и по директивам ЕС;

- улучшить состояние улично-дорожной сети и дорожной инфраструктуры;

- уменьшить негативное влияние транспортных средств на окружающую среду, прежде всего в населенных пунктах;

- повысить уровень соблюдения правил дорожного движения его участниками;

- повысить инвестиционную привлекательность Украины и ее статус как транзитного государства;

- повысить уровень правового сознания и ответственности участников дорожного движения;

- сохранить здоровье и потенциал нации.

Кроме задекларированных результатов реализации Стратегии, следует надеяться, что она будет способствовать определенной активизации государственных и негосударственных организаций, заинтересованных в повышении безопасности и культуры дорожного движения, а также частичному совершенствованию законодательной и нормативно-правовой базы в отрасли.



Безопасность на дорогах Украины ради жизни человека

Среди европейских стран Украина занимает 1 место по количеству погибших пешеходов и пятое — по уровню смертности в ДТП на дорогах. За день в нашем государстве погибает больше людей, чем в некоторых европейских странах за год. Основная причина такой ситуации в том, что в течение многих лет этой проблемой в Украине комплексно и системно никто не занимался.

22—23.06.2017 г. состоялся Первый международный конгресс по вопросам реформирования системы управления безопасностью дорожного движения в Украине "Безопасность на дорогах Украины ради жизни человека".

Конгресс был организован в Киеве по инициативе Торгово-промышленной палаты Украины и НИИ экономических и управленческих проблем безопасности дорожного движения на базе Киевского университета строительства и архитектуры.

Ситуация с дорожно-транспортным травматизмом в Украине

По сравнению с соседними странами и странами ЕС Украина имеет чрезвычайно низкие показатели безопасности дорожного движения, что приводит к значительным человеческим и экономическим потерям из-за смертности и травматизма на дорогах. По результатам исследования "Глобальное бремя болезней", которое было подготовлено Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), ДТП являются первой по распространенности причиной смерти украинцев в возрасте от 15 до 24 лет. По данным ВОЗ, количество погибших в ДТП в Украине составило 6121 человек в 2010 г., а уровень смертности составлял 13,5 человека на 100 тыс. населения. В 2010 г. показатели дорожно-транспортного травматизма Украины были сопоставимы с аналогичными показателями РФ и Беларуси, но не очень хорошо сопоставлялись с показателями других соседних стран (Венгрии, Словакии, Болгарии, Румынии и Польши) и кардинально отличались от показателей Нидерландов, Швеции и Великобритании, которые традиционно демонстрируют высокий уровень безопасности дорожного движения в Европе.

Социально-экономическая цена дорожно-транспортного травматизма составляет \$4,5 млрд в год, или около 3,4% ВВП страны за 2014 г. Эта цена включает материальные расходы, связанные с повреждением имущества и снижением производительности труда, а также человеческие потери из-за серьезных травм или смерти в результате ДТП. Бюджетные последствия значительно более ощутимы в сфере медицинских услуг Украины в связи с выездами на места ДТП и госпитализацией большого количества пострадавших участников дорожного движения.

Статистика шокирует: каждые 30 мин. в Украине на дорогах случается ДТП, каждые 1,5 часа в ДТП есть пострадавшие, каждые 6 часов в ДТП погибает человек. За последние 6 лет на дорогах Украины погибло почти 1,5 тыс. детей. Масштабы потерь свидетельствуют о необходимости применения правительством Украины эффективных мер с целью уменьшения экономических и бюджетных потерь в связи с дорожно-транспортным травматизмом.

Украине необходимо устранить разрыв между ее текущим уровнем безопасности дорожного движения и аналогичными показателями соседних европейских стран и самых безопасных стран ЕС. Для достижения успеха в выполнении этой задачи необходимо, чтобы произошли фундаментальные сдвиги в философии безопасности, способствовать формулировке и применению системных принципов безопасности в процессе принятия решений правительством и широкой общественностью.

Идея проведения Конгресса была поддержана руководством правительства Украины, профильными

комитетами ВР, областными госадминистрациями, Киевской горгосадминистрацией и общественными организациями.

В Конгрессе, проходившем в комплексе залов Chamber Plaza, помимо руководителей профильных министерств и ведомств, комитетов ВР, общественных организаций, также приняли участие большое количество международных и украинских экспертов, ведущих представителей бизнеса, Всемирного банка, Европейского инвестиционного банка, Европейского банка реконструкции и развития, дипломатических представительств (стран ЕС, Беларуси, Израиля, Финляндии, КНР).

Целью мероприятия было заявлено оказание поддержки политике правительства в сфере безопасности дорожного движения и объединение усилий в разработке Национальной стратегии и Государственной программы по повышению уровня безопасности дорожного движения в Украине.

Для достижения указанной цели перед участниками Конгресса были поставлены следующие задачи:

- обсудить межотраслевую стратегию повышения уровня безопасности дорожного движения;
- обсудить перспективные процедуры инвестирования и распределения ресурсов в безопасность дорожного движения;
- обсудить возможные кампании и информационно-пропагандистские стратегии по безопасности дорожного движения;
- обсудить роль научных исследований и передачи знаний в системе управления дорожной безопасностью;
- ознакомиться с международной практикой реформирования системы управления дорожной безопасностью;
- подготовить и одобрить итоговый документ по результатам проведения Конгресса с конкретными предложениями к Президенту, КМУ, ВР Украины.

"От эффективного управления безопасностью дорожного движения напрямую зависят инвестиции в нашу страну и развитие украинского бизнеса. Мы осознаем, что вопросы, вынесенные на рассмотрение на отдельных сессиях согласно программе, несколько непрофильные для ТПП Украины, но проведенная работа позволит акцентировать внимание участников на наиболее болезненных для страны проблемах безопасности дорожного движения и внести предложения относительно перспектив их преодоления", — отметил президент ТПП Украины Г. Чижиков.

Конгресс был запланирован как принципиально новая в Украине платформа для проведения эффективного диалога между бизнесом, властью, неприбыльным сектором и международным сообществом для налаживания более тесных контактов с целью эффективного реформирования в Украине системы управления безопасностью дорожного движения, ее развития и модернизации. Для этого формат 2-днев-

ного мероприятия, проведенного под патронатом КМУ, предусматривал организацию различных форм общения участников: гала-сессии, пленарных заседаний, панельных дискуссий, круглых столов и консультаций. За два дня работы на его площадке выступило более 120 спикеров.

Открыли первый день работы Конгресса пленарные заседания, которые прошли с участием представителей руководящего состава КМУ и ВР. Первое из них было посвящено обсуждению основных направлений и приоритетов госполитики в сфере дорожной безопасности и ознакомлению с лучшими мировыми практиками в этой сфере. В ходе второго пленарного заседания обсуждались цели и задачи органов власти в контексте подготовки Госпрограммы стратегии снижения уровня смертности и травматизма от ДТП.

"Украинская экономика теряет более \$4 млрд в год в результате ДТП. Это — большая сумма, которая имеет значение на уровне государства и чрезвычайно большой эффект для экономики Украины", — отметил первый замминистра инфраструктуры Украины Е. Кравцов.

По его словам, для улучшения ситуации проведена серьезная работа, в частности утверждена Стратегия повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине на период до 2020 г.

Стратегией, в частности, предусматривается совершенствование доступа к общественному транспорту; проведение научных исследований и разработок с целью улучшения инфраструктуры; реформирование системы контроля за техническим состоянием транспорта в соответствии с нормативами ЕС и введение проверки их технического состояния при эксплуатации на дороге. Кроме этого, будут систематизированы порядок проведения профилактических наркологических осмотров, обязательных психологических осмотров водителей и кандидатов в водители. Также в Стратегии говорится о повышении ответственности за нарушение габаритно-весовых норм на дорогах, введении европейской системы допуска к рынку автомобильных перевозок пассажиров и грузов и т.п.

"При реализации основных целей Стратегии важно выработать единый эффективный механизм учета и анализа данных о ДТП для всех ведомств, работать над обеспечением безопасности на коммерческом транспорте, проводить единую государственную политику в отношении мероприятий и кампаний по информированию населения о рисках на дорогах и правилах поведения на дорогах и т.д.", — отметил замминистра.

Согласно оценкам экспертов, качественная реализация мероприятий Стратегии позволит уменьшить к 2020 г. травматизм и количество погибших и травмированных на дорогах на 50%.

Кроме того, для Украины важно изучение опыта ведущих европейских стран, где этим вопросам уде-



ляется большое значение и в решение которых вкладываются значительные средства. Участие научных структур и общественных организаций в международном конгрессе и в обсуждении актуальных проблем безопасности дорожного движения свидетельствует, что его проведение является своевременным. Как показывает мировой опыт, именно общественные объединения, опираясь на научные обоснования, являются движущей силой на пути преодоления преград в обеспечении безопасности на дорогах.

По завершении пленарных заседаний участники продолжили общение в рамках 7 специализированных секций:

- экономический механизм повышения безопасности дорожного движения;
- защита прав и интересов жертв ДТП;
- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;
- формирование и реализация государственной политики в сфере безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте;
- безопасность дорог и дорожной инфраструктуры;
- возможности органов местного самоуправления в организации системы управления безопасностью дорожного движения;
- медико-психологические меры безопасности дорожного движения, лечения и реабилитации жертв ДТП.

В завершение первого дня Конгресса участникам была проведена презентация международного фестиваля фильмов по безопасности дорожного движения.

Второй день Конгресса открыла панельная дискуссия участников на тему: "Партнерство с целью повышения безопасности дорожного движения".

А завершающим мероприятием стала гала-сессия под лозунгом "Безопасность на дорогах Украины ради жизни человека" с участием вице-премьер-министра Украины В. Кистиона, председателя Комитета ВР Украины по вопросам транспорта Я. Дубневича, и.о. председателя Госагентства автодорог Украины С. Новака, госсекретаря Министерства информационной политики А. Биденко, председателя Киевской облгосадминистрации А. Горгана, а также первых лиц общественных организаций "Всеукраинское партнерство ради безопасности дорожного движения" и "Всеукраинская профессиональная психиатрическая лига".

На заключительной гала-сессии участники Конгресса обсудили различные аспекты проблемы — от государственной политики в этой сфере до анализа состояния дорожной инфраструктуры и защиты прав потерпевших в ДТП.

"Срочные меры по безопасности движения — не только острая необходимость. Это еще и экономический вопрос. Политика государства, направленная на снижение уровня ДТП, и соответствующие

меры обойдутся бюджету значительно дешевле, чем потери из-за сверхвысокой аварийности", — подчеркнул Ярослав Дубневич, председатель Комитета ВР по вопросам транспорта.

"Разработка и утверждение Министерством внутренних дел технического регламента, касающегося видеотекстового наблюдения, является крайне важным. Создание отдельного независимого агентства по безопасности дорожного движения Украины усилит контроль и обеспечит прозрачность управления безопасностью", — добавил глава транспортного комитета ВР.

В своем выступлении он отметил, что проведение Конгресса на высшем уровне — свидетельство того, что государственная политика в Украине изменилась. "Конгресс, который сейчас проходит в Киеве, позволит увидеть и оценить ситуацию со всех точек зрения. Уже сейчас могу сказать: проблем накопилось очень много. Одномоментно их не решить", — отметил Я. Дубневич.

"Лучшие дороги — это большая скорость, а большая скорость — это опасное движение. Кроме строительства и качественного ремонта дорог, мы должны заботиться о том, чтобы обезопасить всех участников дорожного движения. Укравтодором предложена 3-летняя программа повышения безопасности на дорогах, которая призвана максимально обезопасить участников дорожного движения. Умные транспортные системы (ITS), качественные знаки на дорогах, новые технические стандарты дорог, инфраструктура безопасности — все эти мероприятия являются залогом счастливых и безопасных путешествий", — добавил С. Новак, руководитель Государственного агентства автомобильных дорог Украины.

По его словам, 3-летняя национальная программа повышения безопасности на дорогах предусматривает строительство 500 кольцевых развязок, что существенно снизит количество ДТП; обновление технических стандартов проектирования и строительства дорог; внедрение интеллектуальных транспортных систем; автоматизацию контроля за скоростью транспортных средств; построение сети весовых транспортных комплексов, взвешивающих транспортные средства в движении; обустройство 1 тыс. наземных пешеходных переходов с островками безопасности, освещением, дорожными знаками и разметкой; создание безопасных перекрестков; сооружение надземных и подземных пешеходных переходов, строительство объездных дорог возле населенных пунктов.

По итогам конгресса все внесенные участниками предложения и замечания по вопросам реформирования системы управления безопасностью дорожного движения будут обобщены и вместе с Итоговой резолюцией внесены на рассмотрение государственных органов власти.

*По материалам, опубликованным на сайте
Торгово-промышленной палаты Украины*

**ОСНОВНЫМИ ТЕМАМИ
ФОРУМА СТАНУТ:**

- ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ ЗЕРНОВОГО РЫНКА
ПРИЧЕРНОМОРСКОГО РЕГИОНА
- ПРИЧЕРНОМОРСКИЙ РЫНОК
МАСЛИЧНЫХ: ФАКТОРЫ
ВЛИЯНИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ
- РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ
И ЛОГИСТИКИ БАСЕЙНА
ДНЕПР-ДУНАЙ-ЧЕРНОЕ МОРЕ



**АГРАРНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ
ФОРУМ
«ДНЕПР-ДУНАЙ-ЧЕРНОЕ МОРЕ»**

**18-19 октября, г.Кишинев
Radisson Blu hotel**

ОРГАНИЗАТОР

**АПК
ИНФОРМ**

ПАРТНЕРЫ



IFC | International
Finance Corporation
WORLD-BANK GROUP



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Federal Department of Economic Affairs,
Education and Research EAD
State Secretariat for Economic Affairs SECO

ОРГКОМИТЕТ КОНФЕРЕНЦИИ:

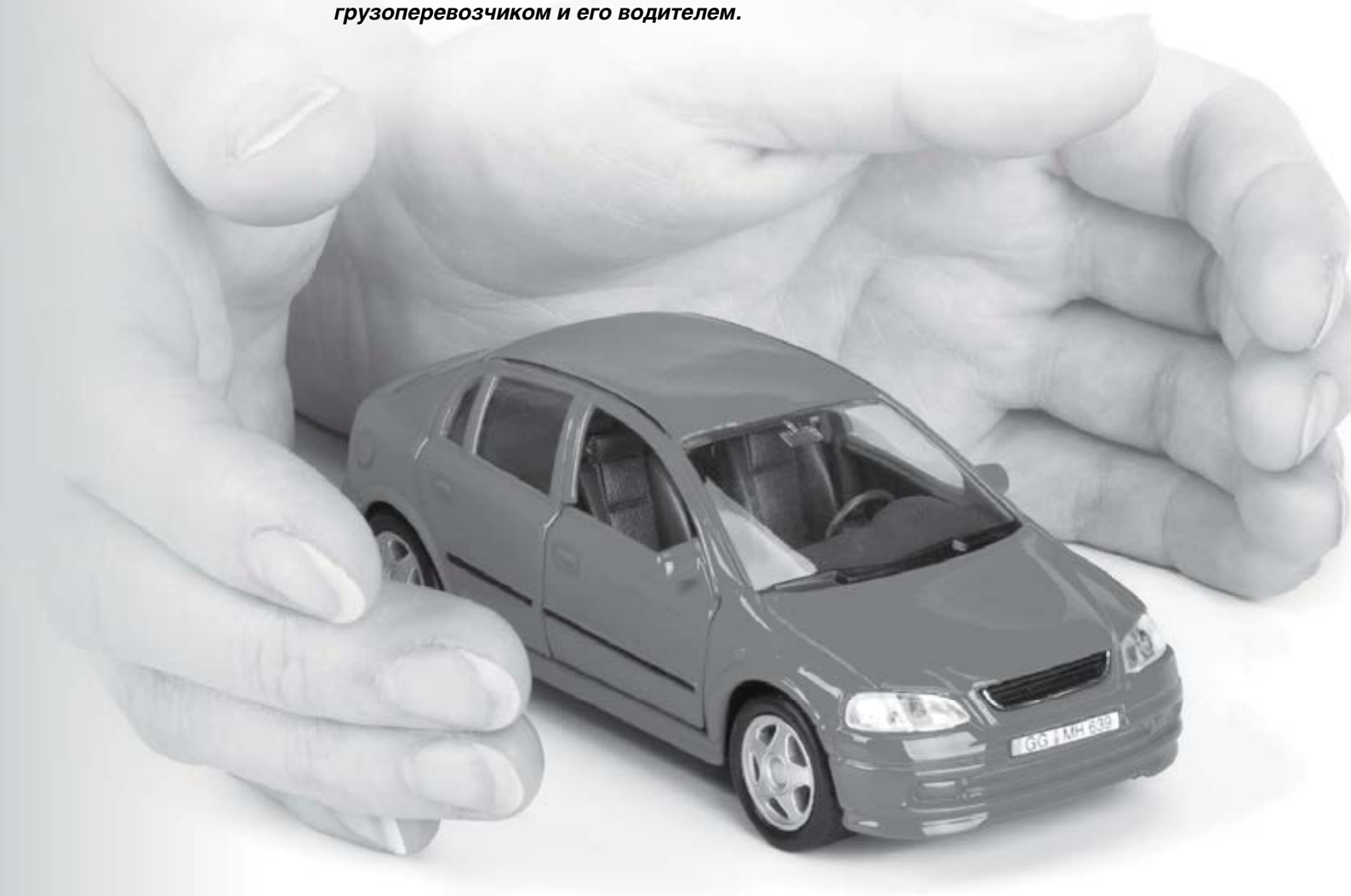
+380964102934 - Элеонора Ширяева
+380 562 321 595 (доб. 111), +7 495 7894419
conference@apk-inform.com



Важные аспекты страхования перевозчиков. О чем не стоит забывать?

Чей риск, того и выгода"
Народная мудрость

Грузоперевозки — это деятельность, которая напрямую сопряжена с использованием источника повышенной опасности — автомобилями, в свою очередь, как известно, где автомобили, там и риски имущественных потерь. Только за первые шесть месяцев текущего года, по данным ИП "ДТП" НП Украины, в Украине произошло 12224 дорожно-транспортных происшествия (далее — ДТП). Но это не единственная проблема перевозчиков, кроме ДТП, риски также существуют и в других аспектах осуществления деятельности, например, грузовик могут украсть, его могут поджечь, то же самое могут сделать и с грузом, падают деревья и проваливается дорога. И это не исчерпывающий перечень того, что может произойти с грузоперевозчиком и его водителем.



В сегодняшнем материале мы остановимся на вопросах возложения выше описанных рисков "на плечи" страховых компаний, а именно рассмотрим виды страхования, которые напрямую обеспечивают спокойствие владельцам предприятий.

По мнению автора, для обеспечения нормальной деятельности перевозчика необходимо "закрывать" вопрос минимизации рисков по следующим аспектам:

- страхование ответственности за вред, причиненный третьим лицам;
- страхование транспортных средств, которые осуществляют перевозку грузов;
- страхование непосредственно груза, перевозимого предприятием-грузоперевозчиком.

АСПЕКТ ПЕРВЫЙ. СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Тема страхования ответственности не менее актуальна, нежели, например, страхование транспортного средства. Это обусловлено тем, что в плане потенциального причинения финансовых потерь расходы на покрытие ущерба, нанесенного третьим лицам, могут быть даже больше, чем расходы, например, на ремонт транспорта после ДТП. И для этого есть определенные причины.

Во-первых, в соответствии с ч. 1 ст. 924 ГК Украины источником повышенной опасности является деятельность, связанная с **использованием, хранением или содержанием транспортных средств**. В свою очередь, ч. 5 той же статьи устанавливает, что лицо, осуществляющее деятельность, которая является источником повышенной опасности, отвечает за причиненный вред, если оно не докажет, что вред был причинен вследствие обстоятельств непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Таким образом, законодательство Украины предусматривает, что, за исключением вышеупомянутых случаев, перевозчик обязан компенсировать убытки даже в тех случаях, где нет его прямой вины, поскольку его деятельность связана с использованием источника повышенной опасности, а именно автомобилей.

Даже на этом этапе становится ясно, насколько важно для перевозчиков иметь надежный тыл в виде наличия страхования ответственности перед третьими лицами, поскольку потенциал для возможных финансовых потерь невероятно огромен.

Во-вторых, данный вид страхования обозначен как обязательный на законодательном уровне.

Также следует помнить, что субъективный состав лиц, на которых по закону возлагается возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, устанавливается ч. 3 ст. 1187 ГК Украины, которой определено, что вред, причиненный источником повышенной опасности, возмещается лицом, которое на соответствующем правовом основании (право собственности, иное вещное право, договор подряда, аренды и т.п.) владеет транспортным средством.

П. 4 постановления Пленума ВС Украины от 27.03.1992 г. № 6 "О практике рассмотрения судами гражданских дел по искам о возмещении вреда" (в редакции от 24.10.2003 г.) определено, что не считается владельцем источника повышенной опасности и не несет ответственности за ущерб перед пострадавшим лицом, управляющее источником повышенной опасности в силу трудовых отношений с владельцем этого источника (шофер, машинист, оператор и др.).

Таким образом, на "плечи" предприятия ложится груз ответственности за вред третьим лицам, причиненный его (предприятия) водителем и по его личной вине, что также вносит свою лепту в копилку потенциальных рисков для компании-грузоперевозчика.

Важно напомнить, что страховые компании никогда не дремлют и всячески пытаются минимизировать свои расходы. Поэтому есть некоторые законодательные особенности, которые нужно учитывать. Например, страховщик получает право регрессного иска к страхователю или водителю застрахованного транспортного средства, которое стало виновником ДТП, в следующих предусмотренных законом случаях:

- а) если он управлял транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения, или под воздействием лекарственных препаратов, снижающих внимание и скорость реакции;
- б) если он управлял транспортным средством без права на управление транспортным средством соответствующей категории;
- в) если он после ДТП с его участием самовольно оставил место происшествия или отказался от прохождения в соответствии с установленным порядком освидетельствования о состоянии алкогольного, наркотического или другого опьянения или относительно употребления лекарственных препаратов, снижающих внимание и скорость реакции, или принял алкоголь, наркотики или лекарственные препараты, изготовленные на их основе (кроме входящих в официально утвержденный состав аптечки или назначенных медицинским работником);

г) если ДТП определено в установленном порядке непосредственным следствием несоответствия технического состояния и оборудования транспортного средства существующим требованиям Правил дорожного движения;

г) если он не уведомил страховщика в сроки и на условиях, определенных в пп. 33.1.2 п. 33.1 ст. 33 Закона от 1.07.2004 г. № 1961-IV "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств";

д) если страховой случай наступил с использованием застрахованного транспортного средства в период, не предусмотренный договором внутреннего страхования (при заключении договора страхования с условием использования транспортного средства в период, предусмотренный договором страхования).



АСПЕКТ ВТОРОЙ. СТРАХОВАНИЕ ИМУЩЕСТВА

Согласно ст. 1 Закона от 7.03.1996 г. № 85/96-ВР "О страховании" страхование — это вид гражданско-правовых отношений **по защите имущественных** интересов физлиц и юрлиц в случае наступления определенных событий (страховых случаев), определенных договором страхования или действующим законодательством, за счет денежных фондов, формируемых из уплачиваемых физическими лицами и юридическими лицами страховых платежей (страховых взносов, страховых премий) и доходов от размещения средств этих фондов.

Добровольное имущественное страхование транспорта, или, как еще его принято называть, — **КАСКО**, предусматривает возложение на страховую компанию финансовых рисков относительно утери или повреждения транспортных средств перевозчика. Этот вид страхования появился на рынке страховых услуг достаточно давно, поэтому существует огромное количество страховых программ на любой вкус и кошелек. Часто страховые компании предлагают возможность составления индивидуальной страховой программы, "заточенной" исключительно под потребности конкретного перевозчика.

Но существуют некоторые моменты, которые нужно учитывать при любых взаимоотношениях со страховщиками.

Франшиза. Страховщик для уменьшения количества обращений по возмещению незначительных убытков предусматривает определенную сумму ущерба, которая априори им (страховщиком) не возмещается. Данная сумма и называется франшизой. Конечно, лучше, чтобы ее вообще не было, но это может существенно влиять на стоимость договора об имущественном страховании, поэтому нужно заранее обдумать, с какой именно суммы расходы для предприятия начинают становиться проблемными, и определить эту сумму в виде франшизы.

Износ. Если предприятие приобретает готовый план страхования, а не разрабатывает вместе со страховщиком свой, индивидуальный, то следует очень внимательно читать правила предоставления страховых услуг по такой программе. Нередко страховщики прописывают в таких программах условия, при которых возмещение ущерба осуществляется на основании расчетов с учетом износа транспортных средств. Это может стать очень неприятным сюрпризом, поскольку перевозчик может получить компенсацию, сумма которой меньше, нежели стоимость новых запчастей, требующихся для замены поврежденных.

Лимиты. Так же, как и в случае с износом, следует обращать внимание на лимиты компенсаций по договорам КАСКО. Страховые компании могут привлекать клиентов различными акциями и продавать страховки по очень заниженным ценам. Помните, что

страховщикам всегда нужно соблюдать баланс ликвидности, чтобы не стать банкротами. Поэтому, если вам предлагают что-то за дешево, или вообще бесплатно, то за это кто-то уже заплатил, или заплатите вы, но только в другом виде, или в другой форме. Если страховая премия по договору КАСКО выглядит очень привлекательной с точки зрения ее стоимости, обратите внимание на сам договор, возможно там прописаны очень неподходящие для вас лимиты по выплатам, которые вообще могут быть бессмысленными для вашей компании с точки зрения масштабов потенциальных рисков и расходов.

АСПЕКТ ТРЕТИЙ. СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

Страхование грузов — еще один вид добровольного имущественного страхования. В мире грузоперевозок более известен как **КАРГО**. К этому виду страхования применимы те же аспекты, что и к страхованию КАСКО, но перечень условий для осуществления выплат со стороны страховых компаний значительно выше.

Для "качественного" страхования грузов недостаточно быть хорошим перевозчиком с наличием солидной истории безаварийной деятельности. Нужно понимать особенности самого груза, условий его хранения и перевозки, а также потенциальных способов нанесения вреда этому грузу. При этом если вы будете включать в перечень рисков все подряд, то ценник за такое страхование будет просто огромным, поэтому очень важно соблюсти некий баланс, выделив для себя приоритетные направления, где ущерб для груза будет максимальным.

ВЫВОДЫ

Осуществляя страхование по любому из его видов, следует помнить очень простое правило. Страховая компания не заинтересована платить вашему предприятию какие-либо деньги. Их цель собрать как можно больше страховых премий и минимизировать расходы. Можно сказать, что страховщики хотят, чтобы у вашей компании все было хорошо, но даже если будет иначе, они все равно будут стремиться не выплачивать компенсации. Поэтому не следует полагать, что, подписав договор страхования, предложенный страховой компанией, вы защищены от всевозможных бед. К этому нужно подходить с умом и юридической грамотностью, анализировать условия страховых договоров, правил оказания страховых услуг и законодательство. Иначе вы рискуете (да-да, снова риски!) понести убытки не только от воли случая, а еще и оплатить страховые премии, в ответ на которые вашему предприятию ничего не возместят, а за ущерб все равно придется платить. Будьте бдительны!

ШЕВЧУК Игорь, адвокат
www.shevchuk-lawyers.org.ua

Міжнародна спеціалізована виставка



- Транспорт
- Логістика
- Інфраструктура
- Склад

25-27 жовтня 2017

Київ, МВЦ, (М)Лівобережна

Запрошення на сайті виставки
www.transukraine.com.ua

промокод **TR11**

Організатори:



Тел: +38 (044) 496-86-45 (вн. 254)
e-mail: trans@pe.com.ua

Одночасно з:

TIR'2017



ІнтерСклад'2017





Дождутся ли украинцы дешевых авиаперелетов

В 2017 г. в авиаотрасли одной из самых горячих и обсуждаемых тем стало объявление о выходе на украинский рынок самой крупной и самой дешевой европейской авиакомпании — Ryanair. В марте т.г., подписав в Мининфраструктуры меморандум о намерениях, ирландский лоукост анонсировал полеты в аэропорты "Борисполь" и "Львов", а также начал продажу авиабилетов на направлениях в/из Украины. Однако в июле разразился скандал: если аэропорт "Львов" подписал договор с Ryanair, в котором согласовал условия, на которых авиакомпания будет летать в/из аэропорта, то "Борисполь" не смог договориться с Ryanair.



"КАПРИЗНАЯ" АВИАКОМПАНИЯ

5.07.2017 г. аэропорт "Борисполь" отправил на подпись авиакомпании-лоукосту договор об условиях обслуживания, в котором, по словам гендиректора аэропорта П. Рябикина, не все желания Ryanair были удовлетворены. А уже 10.07.2017 г. на пресс-конференции в Киеве П. Рябикин заявил, что Ryanair выдвигает "ультимативные требования", которые невозможно удовлетворить из-за их противоречия нормам украинского законодательства. Среди таких требований — предоставление бесплатной аэронавигации, стоек регистрации, стоянок такси, площадей под рекламу, офисов по продаже билетов, офисов для службы аренды автомобиля и, наконец, бесплатной земли под строительство отеля. Также Ryanair выдвинула требования о 60 днях кредитования со стороны аэропорта и выплаты им 35% прибыли от деятельности магазинов Duty free. Финальным требованием авиакомпании стало закрепление единого пассажирского сбора в размере \$7,5 на 4 года.

Такой размер сбора мог быть установлен авиакомпанией за счет снижения стоимости базового сбора за пассажирское обслуживание (согласно изменениям в приказ Мининфраструктуры), а также с учетом новой публичной оферты аэропорта, согласно которой аэропорт может предоставить скидки на новые рейсы: 80% в первый год их выполнения, 60% — во второй, 40% — в третий и 20% — в четвертый. У Ryanair ставка в \$7,5 с пассажира выходила бы в первый год выполнения новых рейсов.

Один из основных моментов, на который обращал внимание П. Рябикин, это то, что Ryanair хотела, чтобы новым направлением считался маршрут Киев—"Стенстед" (Лондон). "Это противоречит принятой нами публичной оферте, где мы определяем, что скидки предоставляются только при полете по новым направлениям. И понятие "новое направление" определяется как "не менее 100 км от зоны, куда уже совершается полет", — отметил П. Рябикин.

Из "Борисполя" в Лондон уже летают авиакомпании British Airways (аэропорт "Хитроу") и "МАУ" ("Гэтвик"). При этом сумма сбора с ВА на данном маршруте составляет \$26 с пассажира, а с "МАУ" — \$16 (обусловлено разницей перевозимого объема пассажиров). "Я могу допустить, что, предоставив ставку в \$7,5, которая является неконкурентной с точки зрения антимонопольного законодательства, мы получим обращения других авиакомпаний о предоставлении им тех же условий", — сказал гендиректор "Борисполя". Либо, по словам П. Рябикина, авиакомпании могут просто начать менять аэропорты в пределах городов, куда они летают из "Борисполя", чтобы выдать старый рейс за новый.

При этом в "Борисполе" говорят, что могли бы зафиксировать для Ryanair ставку в \$7,5, однако взамен аэропорт потребовал от лоукоста гарантированного ежегодного увеличения пассажиропотока на 150 тыс. пассажиров — объема, запланированного авиакомпанией на первый год своих полетов в/из Киева. Однако в Ryanair отказались, сказав: "Нет. Мы просто гарантируем 150 тыс. пассажиров и нас не интересуют составные части вашего сбора. Мы просто готовы платить \$7,5 с пассажира и все".

Еще одно тяжело выполнимое требование, по мнению П. Рябикина, это чтобы все спорные вопросы решались в Лондонском арбитраже с применением лондонского права. В то же время "Борисполь" настаивал на том, чтобы судебные вопросы решались в украинских инстанциях. В ходе пресс-конференции П. Рябикин подчеркнул, что он не намерен подписывать договор с Ryanair, пока не будут сняты все разногласия в пунктах договора.

Он отметил, что этот контракт ГП "МА "Борисполь" не выгоден: объемы, на которые выйдет Ryanair в ближайшие несколько лет, составят всего 1,5% пассажиропотока "Борисполя", и на них придется всего 0,5% в общих доходах аэропорта.

"Сложив те суммы, которые мы недополучаем в связи с сокращением базового пассажирского сбора,

и те суммы, которые мы недополучаем по искам иностранных пассажирских компаний, мы видим, что наша зона риска составляет 2 млрд грн. недополученных доходов. И это в условиях, когда мы должны в ближайшие 5 лет в рамках развития аэропорта как хаба инвестировать в "Борисполь" 10 млрд грн. Я считаю, что 2 млрд грн. ежегодных потерь при таких инвестициях — недопустимый риск", — сказал он.

Заявление руководства "Борисполя" спровоцировало скандал. В тот же день Ryanair





заявила, что прекращает переговоры о выходе на украинский рынок и начинает возврат денег за уже проданные авиабилеты. Заложником в этой ситуации стал аэропорт "Львов".

Со своей стороны, министр инфраструктуры В. Омелян обвинил руководство "Борисполя" в разглашении конфиденциальной информации, а также намеренном срыве переговоров с Ryanair. На своей странице в *Facebook* министр написал: "Ни один крупный мировой бизнес не будет заниматься благотворительностью в Украине. Бизнес привык зарабатывать. Именно поэтому Ryanair — самый крупный и дешевый перевозчик Европы, что везде выжимает максимальные условия для себя. "Борисполь" не имел права их разглашать. Разглашение произошло целенаправленно, чтобы Ryanair ушел, хлопнув дверью".

Также В. Омелян добавил, что Ryanair имеет базовое соглашение и дополнительные. "Именно в дополнительных содержалась значительная часть требований, которые просто необходимо было обсуждать... "Борисполь" мог подписать базовое соглашение, которое не несло никаких рисков аэропорту", — подчеркнул он.

Среди прочего министр отметил, что с приходом Ryanair аэропорт мог бы зарабатывать больше за счет роста пассажиропотока и роста доли неавиационных доходов. "К сожалению, "Борисполь" с самого начала под влиянием т.н. национального перевозчика фактически блокировал любые переговоры с Ryanair, не желая конкуренции", — подчеркнул министр.

11.07.2017 г. состоялось совещание у Премьер-министра Украины В. Гройсмана, на котором было принято решение попробовать уговорить Ryanair возобновить переговоры. Кроме того, глава КМУ пообещал, что будет проведен аудит переговоров "Борисполя" и Ryanair.

ВЫГОДНО, НЕ ВЫГОДНО?

В какой-то мере утверждение министра о том, что "Борисполь" ищет причины для отказа, имеет под собой основание. Например, аэропорт мог бы не принимать за основу 100 км, давая определение понятию "новое направление" (ведь предлагая новую оферту, в "Борисполе" уже понимали, насколько Ryanair заинтересован в "Стенстеде", а также знали, на какой уровень тарифов она хочет выйти). Как говорится, было бы желание.

Так, сам П. Рябикин признает, что в мире практикуются разные подходы к определению "нового направления полетов". "Самое минимальное требование к расстоянию установлено в аэропорту Праги: до нового пункта назначения должно быть не менее 30 миль (или 50 км). В то же время на Мальте и в Эмиратах эта цифра составляет 150 км... Копенгаген использует ту же практику, что и наше Мининфраструктуры: когда новый аэропорт — это новое направление, — говорит гендиректор "Борисполя". —

Поскольку какого-то оптимального единообразного решения мы не увидели, то просто взяли за основу рекомендации Европейской комиссии для аэропортов, где 100 км указаны как рекомендуемая норма. Мы ее и придерживаемся".

14.07.2017 г. министр В. Омелян провел совместную пресс-конференцию в Киеве с гендиректором аэропорта "Львов" Т. Романовской. В ходе пресс-конференции министр заявил, что "спекуляции о возможных потерях аэропорта "Борисполь" ничем не подтверждены и строятся исключительно на допущениях бывших менеджеров авиакомпаний "МАУ" и "АэроСвит"... При том, что сама "МАУ" обходится госбюджету "не в сотни, а в несколько миллионов гривен".

Кроме того, министр выразил надежду, что будет проведен не только аудит переговоров "Борисполя" с Ryanair, но и аудит потенциальных или воображаемых рисков, а кроме того, аудит всей хозяйственной деятельности аэропорта "Борисполь".

"Мы установили абсолютно прозрачные тарифы — одинаковые для всех. Они опубликованы на сайте министерства и должны быть отражены в публичной оферте "Борисполя", — отметил он. Также министр добавил, что в настоящее время отдельные аэропортовые сборы в "Борисполе" непомерно завышены — их рентабельность составляет 700—800%.

В. Омелян выразил надежду, что переговоры с Ryanair возобновятся. При этом он отметил, что при желании их можно будет завершить в течение недели. "Все позиции известны, все требования сторон... Для достижения взаимопонимания осталось около 2% — это если мы занимаемся госполитикой. Но если мы занимаемся развитием "национального перевозчика", то это уже другой вопрос...".

По словам министра, у "Борисполя" имеется сближенная позиция по основным пунктам базового соглашения. Они уже могут быть одобрены и подписаны. Все остальные пункты — для дальнейшей дискуссии. "Если аэропорт не готов их принять, пусть аргументирует, почему, и предложит свой вариант". При этом В. Омелян отметил, что в случае подписания соглашения "Борисполя" с Ryanair возможно и произойдет снижение доходности, но только в 2018 г., а уже в 2019 г. будет однозначный рост по всем показателям.

Одновременно министр подчеркнул, что в министерстве не хотели бы вмешиваться в переговорный процесс. "Я, например, ни разу не вмешивался в работу аэропорта "Львов". Они сами нашли выгодную модель, сами подписали контракт, и все счастливы", — заявил он.

Т. Романовская подтвердила, что в ее переговорный процесс никто не вмешивался и никаких указаний не давал. Сам процесс переговоров с Ryanair был чрезвычайно тяжелым и длился более полугода. В результате, после долгих убеждений и согласований Ryanair приняла условия аэропорта. "Было подписано



соглашение, которое является абсолютно законным и не противоречит законодательству", — подчеркнула она.

Интересно, что Ryanair отказалась от дотаций "Львова", хотя ранее авиакомпания хотела, чтобы ей доплачивали за каждого пассажира. Для этого даже был создан фонд при Львовском туристическом альянсе, призванный собрать средства для дотаций перевозок. "Но, когда мы детально провели переговоры с Ryanair, они... выступили за то, чтобы аэропорт просто предоставил максимальную скидку, на равных (с другими авиакомпаниями) условиях...", — сообщила Т. Романовская.

По мнению Т. Романовской, отказ Ryanair от дотаций обусловлен наличием у нее негативного опыта во многих аэропортах, связанного с тем, что ее объемы перевозок стремительно растут. "Например, если изначально авиакомпания планирует выполнять в аэропорт несколько рейсов в неделю, то через полгода она может уже выполнять несколько рейсов в день... Они опасались, что наш фонд просто не будет успевать собирать необходимые для компенсации средства", — сказала она.

Т. Романовская подчеркнула, что скидки, предоставляемые авиакомпании Ryanair, являются публичными, и ими могут пользоваться все авиакомпании без исключения. "В аэропорту имеется таблица скидок, предоставляемых авиакомпаниям при определенном приросте пассажиропотока. Ryanair согласовала с нами эту таблицу прироста", — отметила она.

Как сообщило издание *Главком* со ссылкой на Т. Романовскую, у Ryanair были бы такие же условия, которые сейчас имеет Wizz Air.

Т. Романовская также отметила, что год назад аэропорт подписал новое соглашение с "МАУ", предоставив ей максимальные разрешенные законом скидки. При этом, при увеличении объемов аэропорт предлагает "МАУ" увеличение скидки на наземное обслуживание. "Т.е. у нас абсолютно равные условия для всех", — отметила гендиректор "Львова".

Отвечая на вопрос, насколько агрессивно ирландцы вели переговоры, Т. Романовская отметила: "Ryanair — очень уверенная в себе компания... Они очень долго давят, но потом, когда видят, что наше законодательство чего-то не позволяет, то соглашаются".

Относительно "ультимативных требований", о которых говорил П. Рябикин, Т. Романовская пояснила: "Есть базовое соглашение и дополнения. Когда Ryanair начинает полеты в первый год, то предлагается только базовое соглашение и не требует тот большой список, который озвучил П. Рябикин. Они сразу не требуют так много — и земля и отели. Уже на 2—3 год, когда они поработали и показали, что хотят летать не 2 раза в неделю, а 2 раза в день, и видят, что от неавиационной деятельности аэропорт получает много прибыли, тогда Ryanair начинает претендовать на то, чтобы ей дали на чем-то зарабатывать — или на парковке, или на аренде машин, или на отеле. Но базовое соглашение не предусматривает тех пунктов, которые озвучил "Борисполь" — мы их не подписали, и "Борисполь" мог не подписывать".

Отвечая на вопрос, почему из "Львова" было анонсировано больше рейсов, чем из "Борисполя", Т. Романовская допустила, что "Львов" был более готов к подписанию соглашения.

Ryanair анонсировала полеты из Львова по 7 направлениям — в Краков, Вроцлав, Будапешт, Берлин, Эйндховен, Мемминген, Лондон ("Стенстед"), а из "Борисполя" — в Эйндховен, Славст, "Стенстед", Манчестер.

По словам Т. Романовской, вопрос подписания дополнительно соглашения стал бы перед "Львовом" тогда, когда в аэропорту стал бы базироваться самолет Ryanair. При этом компания даже строила планы о 8 рейсах из "Львова" в день. "Т.е., уже не 16 рейсов в неделю, с чем должна была стартовать Ryanair, а 8 рейсов в день. А это уже больше, чем у "МАУ" и других", — отметила гендиректор аэропорта.

"В целом, Ryanair уникальна тем, что сразу как никто дает большой объем перевозок... Почему они в марте объявили о продаже рейсов на конец октября? Для того, чтобы они видели, как идет загрузка. Если они видят, что рейс заполняется, могут до начала запуска рейса сделать из 2 рейсов 20 — добавляют самолет... Не может быть, чтобы это "Борисполь" было не интересно... Реально на следующий год там могло бы уже базироваться 2 самолета", — сказала она.

Также Т. Романовская убеждена: "Миф, что мы предоставляем что-то для рейсов себе в минус, нужно развеять. Ryanair — абсолютно прибыльная компания (для аэропорта — ред.)... Если тут будет Ryanair, Wizz Air вместе с "МАУ" все равно будут больше получать — от неавиационных доходов. Если мы даем за обслуживание максимальную скидку и получаем

меньше за аэропортовое обслуживание, мы дополучаем те \$3—15 за пассажира за счет пребывания их на территории аэропорта (кофе, чай, парковка)".

Отвечая на вопрос, насколько в целом стал бы богаче аэропорт с приходом Ryanair, Т. Романовская отметила: "Только за 2017 г. мы бы получили около 8 млн (грн.) за рейс. Это то, что касается авиадеятельности. Причем это с учетом скидок. За неавиационную деятельность — открытие кафешки, инфраструктурный сбор с магазинов Duty free — также было бы несколько миллионов... На второй год мы планировали более эффективно работать в плане неавиационной деятельности... Свои кафе и магазины планировали открывать..."

Стоит отметить, что, по словам Т. Романовской, корпоратизация аэропорта "Львов" пока не намечается (в отличие от "Борисполя", к этому процессу планируют приступить уже в 2017 г. и, соответственно, уже в 2018 г. аэропорт ожидал роста неавиационных доходов).

СВЯТО МЕСТО ПУСТО НЕ БЫВАЕТ

По словам Т. Романовской, когда Ryanair объявила о том, что передумала выходить на рынок Украины, Wizz Air заинтересовалась, может ли она занять маршруты, обещанные Ryanair. В аэропорту "Львов" не возражают. Т. Романовская говорит: "Я наоборот довольна, что будет и Wizz Air, и Ryanair (если последняя все же придет в аэропорт — **ред.**). Я переживала, что будет какая-то одна авиакомпания... Конечно, пусть они на одном маршруте конкурируют". По словам Т. Романовской, здоровая конкуренция привела бы к снижению цен на ряде маршрутов. При этом Wizz Air и Ryanair не привыкать — они конкурируют между собой во многих аэропортах. "У них даже самолеты стоят рядом. Но у Ryanair больше флота и больше рейсов", — отмечает она.

Как отметила Т. Романовская, если все же произойдет перезагрузка отношений с Ryanair, и этот лоукост

все же зайдет в Украину, опускать ставки еще ниже аэропорт для лоукоста не будет: "Возможно, в рамках корректировки соглашения изменится расписание... Возможно, нам нужно будет 1—2 предложения технически поменять по рейсам... Потому что, если у нас Wizz Air эти рейсы подхватит, то они уже не будут новыми для Ryanair..."

По мнению Т. Романовской, в связи с тем, что продажа билетов на рейсы обычно стартует более чем за полгода до начала полетов, вероятнее всего Ryanair раньше, чем в следующем году, ждать не стоит.

В целом Т. Романовская признает, что история с Ryanair все равно принесла положительные дивиденды — она заставила другие авиакомпании обратить внимание на наш рынок. "Когда в прошлом году я была в Кракове, все говорили, что у нас в стране война, и они сюда не полетят. У нас был очень плохой авторитет в европейских странах. Мне приходилось убеждать в обратном, рассказывать, что у нас безопасно, — говорит Т. Романовская. — Сам факт, что Ryanair планировала зайти, открыл нам многие двери, все начали думать, чтобы полететь в Украину... Все увидели, что "Львов" продавал такие рейсы... Мне уже и американцы, и чехи, и немцы звонили... Я вот сейчас буду выходить на EasyJet, Vueling, Germanwings... Но без Ryanair такого объема, как бы нам хотелось, не будет".

По мнению Т. Романовской, Ryanair несмотря ни на что все же заинтересована в нашем рынке. "Я думаю, что повлиял каким-то образом Brexit, а также то, что мы выбрали политический курс на Европу, что для нас отменяют визы... Кроме того, в Ryanair видят, что они фактически предельно охватили определенный рынок, их радиус полетов упирается. В этой связи они даже договорились с Aer Lingus и Air Norwegian о сотрудничестве (в отношении стыковок рейсов, чтобы подвозить пассажиров на более дальние расстояния — **ред.**). Т.е. они свои радиусы охватили и им нужно двигаться дальше. И Украина попала в их поле зрения".

КОРНИЛОВА Татьяна

К теме: Аэропорты "Борисполь" и "Киев" продолжают настаивать — ставка \$7,5 не выгодна

Как сообщил 17.07.2017 г. на дебатах в Украинском институте будущего (УИБ) глава совета директоров аэропорта "Киев" Денис Костржевский, переговоры аэропорта с Ryanair длились около 2—3 месяцев, однако аэропорт был вынужден их прервать. "У аэропорта есть доходы, и есть расходы. Сейчас к расходам

аэропорта "Киев" добавляются обслуживание кредита и выплата процентов. Соответственно расходы аэропорта "Киев" на одного пассажира составляют в целом \$25. Поэтому, если какая-то авиакомпания предлагает нам \$7,5, то такие переговоры быстро заканчиваются...", — поясняет Д. Костржевский. Также

он отметил, что, помимо прочего, украинские аэропорты имеют еще и достаточно низкие неавиационные доходы, что в т.ч. связано с низкой покупательной способностью населения. Говоря о том, как приход Ryanair повлияет на украинский рынок, Д. Костржевский отметил, что демпинг, с которым столкнутся перевозчики в Украине, приведет к их банкротствам: "Представьте, что иностранный производитель кондитерских изделий предлагает производить шоколадки не по \$3,5, а по \$0,5. Это все хорошо, но до той поры, пока не обанкротится национальный производитель. Тогда шоколадки будут не по \$3, а по \$5, и деваться будет некуда. Так же будет и в авиации... Соответственно ответ простой: для рынка и для пассажира это не выгодно".

С данным тезисом не согласилась начальник отдела авиатранспорта Мининфраструктуры Галина Дурмуш. "Возможно, говоря о компаниях, обанкротившихся, когда пришли лоукосты, Вы имели в виду Malev. Это действительно показательный пример. В то же время мы не сможем привести в пример ни одного рынка в Европе, который бы уменьшился, когда туда пришел лоукост. Всегда, когда приходят такие крупные игроки, как Easy Jet, Ryanair, объем увеличивается минимум на 30%. Можно посмотреть на Италию — какой был пассажиропоток до них и после", — сказала она. Базовому перевозчику "Борисполя" — АК "МАУ" — тоже, по мнению Г. Дурмуш, банкротство не грозит, поскольку авиаперевозчик хорошо развивается, грамотно и быстро реагируя на все вызовы рынка (в т.ч. в части оптимизации затрат). Поэтому "приход Ryanair никак не повлияет на "МАУ". Что касается цен на авиабилеты Ryanair, Г. Дурмуш подчеркнула: "Сказать, что у Ryanair дешевые билеты закончатся, нельзя. Ryanair — это бизнес-модель. Почему у лоукостов такие низкие затраты? У них техобслуживание уходит в ноль (т.к. у них новые самолеты — **ред.**), а это — самые большие затраты для авиакомпании... Но для того, чтобы компания могла предлагать дешевые билеты, ей нужно создать хорошие условия".

Со своей стороны, представители аэропорта "Борисполь" просят правительство или не вмешиваться в переговоры, или тогда уже брать на себя ответственность за принятые решения.

Олег Бондарь, управляющий партнер юридического бюро ECOVIS BONDAR&BONDAR (представляет интересы "Борисполя" и "МАУ"), отмечает: "В отрасли нет четких правил корпоративного управления государственными аэропортовыми активами... Государство не должно вмешиваться в отдельные вопросы коммерческой деятельности предприятия... Второй важный вопрос — государственная помощь. То, что требует Ryanair, на юридическом языке называется "требование господдержки на развитие своих рейсов"... В то же время в Украине нет отработанных правил и процедур по предоставлению господомощи, в каких случаях аэропорты могут дотировать частных перевозчиков, на каких условиях. Например, в Европе... помощь на раз-

витие и поддержание новых рейсов предоставляется только в тех аэропортах, которые имеют пассажиропоток до 5 млн. Не может аэропорт с пассажиропотоком, как у "Борисполя", дотировать или давать специальные условия за счет государственных ресурсов отдельным частным перевозчикам. Это скандал".

Со своей стороны П. Рябикин заявил: "Есть две плоскости решения проблемы привлечения Ryanair. Одна из плоскостей — политическая — когда правительство принимает решение либо о создании лоукост-аэропорта на базе какой-то существующей инфраструктуры, либо о предоставлении всем авиакомпаниям условий, которых требует Ryanair. Тогда мы будем иметь аэропорт, который будет иметь функцию поддержания дальнейшего пассажирооборота, но не будет иметь средств для дальнейшего инвестирования. Это может быть каким-то гибридным решением, но тогда аэропорт скажет — хорошо, есть политическая установка, и мы ее выполняем. Но я не вижу возможности продолжать в том режиме, в котором мы работали до сегодняшнего дня: когда коммерческие параметры определяли в стенах министерства, а аэропорт должен был искать решения, как имплементировать и реализовать".

АЭРОПОРТ ДЛЯ ЛОУКОСТОВ ИЛИ "НЬЮ ВАСЮКИ"?

Вопрос создания аэропорта для лоукостов стал одним из ключевых. Как сообщил Владимир Шульмейстер, директор программы "Инфраструктура будущего" УИБ, одна из предпосылок для успешного развития аэропорта в Украине — отсутствие в радиусе 200—300 км от него других аэропортов. "В то же время, у нас в стране имеются места, где есть несколько аэропортов рядом — в Киеве, Одессе, Херсоне и Николаеве. И они могли бы развиваться в случае их определенного позиционирования". Так, в окрестностях Киева есть несколько мест (аэропорты или аэродромы), которые потенциально могли бы использоваться для полетов лоукостов: "Мы не говорим о Жулянах. Но есть Белая Церковь, есть Гостомель — там есть прекрасная полоса и эти аэропорты могли бы рассматриваться как аэропорты, которые могли бы принимать лоукосты". При этом он уточнил: "По расчетам экспертов Института будущего, для того, чтобы инвестировать в уже существующий аэропорт и привести его в нормальное состояние, потребуется где-то \$50—100 млн, а если построить новый аэропорт — \$150—200 млн. В целом для того, чтобы привести аэродромы Украины в нормальное состояние, чтобы все существующие полосы удовлетворяли условиям безопасности, необходимо, чтобы на протяжении 1,5 лет в аэродромное хозяйство было инвестировано около \$400—500 млн.

Со своей стороны глава Комитета стратегического развития и международных отношений ассоциации "Аэропорты Украины ГА" Евгений Трескунов отметил, что единственный аэропорт (помимо "Киева" и "Борисполя") в радиусе 200 км от столицы, который имел бы



международный статус, а также опыт работы с самолетами Boeing 777 и Airbus 320, — это аэропорт "Винница". Все остальные аэропорты, названные В. Шульмейстером, — либо не полный аэропорт или вообще аэродром. Соответственно у них есть потенциал, но они требуют инвестиций. Е. Трескунов подчеркивает: "Конечно, можно говорить о сумме EUR50 млн, если какая-то инфраструктура уже существует... Другое дело, что является источником средств... Если это будет кредит под 12 и более процентов, то все это потом будет перекладываться на аэропортовые и другие сборы. Чтобы не вышло так, что мы сделаем новый региональный аэропорт "Нью Васюки", а потом наши сборы будут больше, чем в "Борисполе".

"Действительно, можно взять EUR50—100 млн, и сделать аэропорт.... Например, на реконструкцию румынского аэропорта "Сучава", который до реконструкции был практически как аэропорт "Житомир", хватило EUR40 млн. Из этих средств EUR39 млн — был беспроцентный грант Евросоюза, а EUR1 млн вложила местная власть. При этом EUR39 млн ушло на новый аэродром (2 категории и ВПП длиной 2500 м)", — отметил он. Также Е. Трескунов напомнил, что время, когда Ryanair летала только лишь во второстепенные аэропорты, прошло: в настоящее время этот лоукост летает и в аэропорт Франкфурта, являющийся базовым для "Люфтганзы".

"Борисполь" мог бы предложить Ryanair компромиссный вариант: есть дни, когда суточный пассажиропоток в "Борисполе" подходит к предельной загрузке (терминала D — **ред.**)... Возможно, аэропорт смог бы предложить Ryanair полеты в те дни и часы, когда у него меньше нагрузка... Если авиакомпания летает в off peak часы, то не исключено, что можно будет говорить о других расценках... Аэропорт может брать меньше с авиакомпании, если она летит в другое время... Это может быть выгодно аэропорту, потому что... мы продаем то, что иначе может быть не продано. У аэропорта есть часы, где нет полной загрузки, но при этом его персонал-то работает 24 часа в сутки...".

КМУ: КУРС — НА ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЛОУКОСТОВ

Параллельно с дебатами 17.07.2017 г. Премьер-министр Украины провел спецсовещание по вопросам развития авиасообщения и ведения переговорного процесса с лоукост-перевозчиками. Итогом совещания стало решение продолжить политику активного привлечения лоукостов в Украину. При этом одним из условий должно стать вхождение лоукост-перевозчиков в региональные аэропорты Украины.

В ходе совещания В. Гройсман высказал идею развития аэродрома "Гостомель", который сегодня выполняет функцию базы для самолетов ГП "Антонов" и авиакомпании "Авиалинии Антонова", и превращения его в базовый аэропорт для лоукостов, в т.ч. для Ryanair. Премьер-министр предложил разработать проектную

документацию развития аэропорта "Гостомель" с определением стоимости всех необходимых работ.

При этом было решено проработать в качестве временного решения предоставление условий для лоукостов в аэропортах "Борисполь" или "Киев" (Жуляны) сроком на один год, а за это время превратить "Гостомель" в аэропорт для лоукост-перевозчиков.

В. Гройсман подтвердил необходимость возобновления и завершения переговоров с Ryanair и поручил Мининфраструктуры Украины проинформировать другие авиакомпании об условиях привлечения перевозчиков в Украину.

В ГП "Антонов" уже заявили, что предприятие заинтересовано в использовании аэродрома в Гостомеле для обслуживания лоукост-авиакомпаний. В настоящее время уже сформирована рабочая группа по подготовке бизнес-плана по использованию аэродрома в Гостомеле для обслуживания лоукост-авиакомпаний. По данным ГП "Антонов", аэродром в Гостомеле сертифицирован по 1 категории ICAO, может принимать и отправлять воздушные суда круглосуточно в течение всего года.

Со своей стороны министр инфраструктуры В. Омельян назвал странной идею развивать аэропорт в Гостомеле. По его мнению, это нужно делать только после полной загрузки аэропортов "Киев" и "Борисполь".

"Я считаю странным решение о развитии аэропорта в Гостомеле, когда аэропорт "Борисполь" работает на треть, когда 2 терминала не эксплуатируются вообще, когда не полностью заполнен аэропорт "Киев" (Жуляны). Со стратегической точки зрения — это правильное видение в том случае, когда мы можем планировать пассажиропоток более 50 млн пассажиров. Тогда аэропорт в Гостомеле нужен. Но на данный момент мы говорим о цифре в 10 млн пассажиров для "Борисполя" в т.г. при его проектной мощности 25—30 млн пассажиров", — сказал он.

Наряду с этим председатель Наблюдательного совета авиакомпании "МАУ" А. Майберг считает, что "идея В. Гройсмана развивать в Украине еще один международный аэропорт — прекрасная, здоровая и полноценная, т.к. еще один аэропорт — это конкуренция".

Но, по его мнению, было бы более интересно создать в Гостомеле базу для любых авиакомпаний, не только для лоукостов. А "еще интереснее", отметил А. Майберг, было бы отдать этот аэропорт в концессию или приватизировать. "Тогда можно было бы проследить на примере двух аэропортов, где лучше управление и развитие аэропорта. Тогда нельзя уже будет сказать, что кто-то на кого-то влияет... Влияет чистая экономика", — убежден он.

В то же время А. Майберг сообщил, что "МАУ" не интересны концессионные планы по аэропортам "Гостомель" или "Борисполь". "Это совсем другой бизнес. "МАУ" нужно находить миллиарды долларов для того, чтобы выполнить свою программу по флоту", — уточнил он.

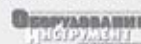
КОРНИЛОВА Татьяна

21 - 24
НОЯБРЯ



Международный выставочный центр

Технический
партнер:



Международный выставочный центр

Украина, 02002, Киев

Броварской пр-т, 15

Ⓜ "Левобережная"

☎ (044) 201-11-65, 201-11-56

e-mail: maria@iec-expo.com.ua

www.iec-expo.com.ua, www.mvc.ukr

www.tech-expo.com.ua

TTR'2017

Київ, МВЦ (М)Лівобережна

13 Міжнародний автосалон вантажних і комерційних автомобілів



Запрошення на сайті
промокод TR01

www.tir-motorshow.com.ua

вантажний • пасажирський • комерційний та спеціальний автотранспорт
автотехніка • запасні частини • автокомпоненти • витратні матеріали

Організатори:



УкрАвтопром

Тел: +38 (044) 496-86-45 (вн.314)

e-mail: tir@pe.com.ua



Портовые зерновые терминалы готовы к приему зерна нового урожая

В последние годы зерновая тема, что называется, в тренде, потому что зерно — одна из основных составляющих украинского экспорта. Наша страна находится в тройке мировых лидеров по производству и экспорту зерновых. В прошедшем сезоне отечественные аграрии собрали рекордный урожай зерновых — 66 млн т, из них 39,4 млн т отправлено на экспорт. В нынешнем году ожидается урожай на уровне 64 млн т, однако экспорт зерновых прогнозируется на таком же уровне.

В то же время, как считают эксперты, зерновой потенциал Украины очень высок. Так, выступая на зерновой конференции в рамках Международной транспортной недели в Одессе, представитель Украинской зерновой ассоциации сообщил, что к 2022 г. аграрный сектор должен получить 90 млн т зерновых, из которых 62 млн т будут экспортированы. Естественно, напрашивается вопрос: справятся ли экспортеры с таким количеством зерна?



ПОРТОВЫЕ ЗЕРНОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ РАСТУТ, КАК ГРИБЫ

На протяжении, по меньшей мере, 5—7 лет в портах Украины наблюдается бум строительства зерновых мощностей, модернизация и расширение существующих. Только за прошедший год были введены в эксплуатацию вторая очередь комплекса Risoil Terminal (мощность — 1,5 млн т ежегодной перевалки) в МТП "Черноморск", терминал группы компаний COFCO Agri (2,5 млн т в год), комплекс компании Bunge (1,25 млн т в год) — оба в Николаевском порту, самый большой в Европе зерновой напольный склад вместимостью 3 млн т группы "ТИС" в порту "Южный".

В Одесском порту компания "Бруклин-Киев" завершает строительство зерноперегрузочного комплекса мощностью 4 млн т в год. В 2017 г. ООО "Новотехтерминал" ввело в строй первую очередь зернового терминала на Военном молу (около 3,5 млн т в год). Продолжается развитие ПЗТ компании "Олимпэкс Купе Инт." (в окончательном варианте — 4,8 млн т ежегодно), набирает обороты компания "Порто-САН".

В настоящее время ГП "АМПУ" уже реализует пять крупнейших инфраструктурных проектов с аграриями. Райвис Вецкаганс, руководитель АМПУ, рассказал о них на конференции Grain Ukraine 7 июля 2017 г. "Зерно — важная часть в украинском экспорте, в формировании национального ВВП. Мы видим серьезную заинтересованность крупных мировых игроков в украинском сельхозрынке, и наша государственная позиция заключается в том, чтобы всячески поддерживать эти инициативы", — заявил Райвис Вецкаганс.

"Мы видим эффективность подхода южненского филиала АМПУ, который разработал и согласовал с Советом порта ТЭО развития порта, что стало основанием для создания понятных и прозрачных условий сотрудничества — инвестор строит зерновой терминал, а АМПУ приступает к дноуглублению на основании Меморандума. Первый такой Меморандум подписан между АМПУ, "М.В. Карго" и Cargill, согласно которому Cargill обязалась загружать терминал для окупаемости инвестиций АМПУ, а Администрация сейчас начинает увеличивать глубины у причалов №№ 23—25 для обеспечения функционирования одного из крупнейших в Украине зерноперегрузочных комплексов. Следующий такой Меморандум по созданию зернового кластера в порту "Южный" в ближайшее время мы подпишем с Группой SCM. А в Николаевском порту планируется подписание Меморандума с компанией Bunge. Будут новые проекты в "Южном" и в других портах, основанные на ТЭО портов по развитию акватории и территорий. В частности, ведутся переговоры с компанией ULF", — заявил Райвис Вецкаганс.

Также на основе меморандумов в 2017 г. начаты проекты с компаниями Kernel и Risoil. По условиям меморандумов с ними, АМПУ развивает акваторию Черноморского порта, в то время как бизнес пла-

нирует увеличить мощности терминалов и объемы перевалки грузов через порт. На таких же условиях меморандумов АМПУ реконструирует причалы в Мариупольском и Одесском портах для строительства зерновых перевалочных комплексов.

С начала года объем зернового экспорта через украинские порты составил более 17 млн т, это рост на 19% по сравнению с 2016 г. Лидеры роста — портовые операторы "Южного", Одесского, Николаевского портов и порта "Черноморск".

По сведениям АПК-информ, в 2017 г. мощность портовых зерновых терминалов в Украине оценивается в 60,7 млн т, что значительно превышает объемы перевалки зерновых и ужесточает конкуренцию среди портов. Тем не менее, портовая инфраструктура остается инвестиционно привлекательным сегментом. Об этом свидетельствуют озвученные планы развития зерновых мощностей. Так, только в трех портах Большой Одессы ожидается прирост зерновых мощностей более чем на 50 млн т ежегодно. В том числе в Одесском порту — более чем на 5 млн т, в порту "Черноморск" — на 12 млн т, в порту "Южный" — на 34 млн т в год.

ИТОГИ СЕЗОНА 2016—2017 ГГ.

В завершающемся 2016—2017 маркетинговом году операторы зерновых терминалов Одесского порта переработали 9,5 млн т грузов (для сравнения: в 2015—2016 гг. — 10,2 млн т). Причина сокращения объемов перевалки в том, что практически все элеваторы после завершения сезона остановились на профилактические работы, тогда как в 2015—2016 гг. работали без перерыва. Тем не менее, у каждого оператора нынешний маркетинговый год складывался по-разному. К примеру, для ЧАО "Укрэлеваторпром", входящего в состав корпорации Archer Daniels Midland/NYSE (ADM), сезон был достаточно стабильным. По словам зампреда правления компании по логистике Юрия Кизлевича, в 2016—2017 гг. было отправлено на экспорт 2,4 млн т.

— Наступившее, так называемое, межсезонье наш коллектив по традиции использует для проведения плановых ремонтных работ на всех участках предприятия. На участке № 1 (две станции разгрузки вагонов, лаборатория, судопогрузочная машина), участке № 2 (автоприем груза, весовой комплекс, лаборатория), находящемся вне территории порта, и на участке № 3 (за городской чертой, где происходит накопление и регистрация автотранспорта, направляющегося в адрес "Укрэлеваторпрома") планируется провести плановые ремонтные работы. При этом сохранится возможность приемки груза, как с автотранспорта, так и с железнодорожных вагонов, — сообщил Ю. Кизлевич.

Коллектив ЗПК "Бруклин-Киев" в сезоне 2016—2017 гг. переработал 1,8 млн т зерновых на экспорт



по уникальной технологии с применением спецконтейнеров. На сегодняшний день возможности единовременного хранения — 185 тыс. т. После завершения строительства емкости комплекса смогут принимать на хранение 240—250 тыс. т.

На счету самого молодого зернового терминала на Военном молу ООО "Новотех-терминал" пока небольшие объемы зерна: с декабря 2016 г. по май 2017 г. — 620 тыс. т. Такой объем коллектив компании перевалил благодаря введенной в эксплуатацию в нынешнем году первой очереди комплекса, включающей две станции разгрузки вагонов на 220 единиц подвижного состава в сутки, судопогрузочную машину на 25 причале, галереи, соединяющие машину со станциями разгрузки вагонов.

— В окончательном варианте мощность терминала с применением всех технологических схем (прямой вариант с использованием судопогрузочной машины и кранов, спецконтейнеров и кранов. При этом зерно поступает как из транспортных средств, так и складских емкостей, а впоследствии — из силосов) составит 3,5 млн т груза в год. Сейчас готовимся к новому сезону: выполняем ремонтные работы на станциях разгрузки вагонов, совершенствуем характеристики и надежность судопогрузочной машины, модернизируем аспирационные системы, — сообщил советник гендиректора компании Юрий Овсянников.

В последние несколько лет портовый зерновой терминал (ПЗТ) "Олимпэкс Купе" переваливает зерно непрерывно круглый год. По словам начальника ПЗТ Максима Паньшева, начиная с июня 2016 г. и до середины июня т.г. отправлено на экспорт 1,9 млн т зерновых. 31 емкость и 2 напольных склада рассчитаны на единовременное хранение 125 тыс. т различных зерновых культур.

Поскольку процесс приемки и отправки морем зерновых в ПЗТ происходит круглогодично, то ремонтные работы оборудования, по словам М. Паньшева, коллектив выполняет в течение всего года по мере необходимости.

Одесский зерновой терминал (портовый элеватор) истекший маркетинговый год, по словам директора Александра Одольского, завершает с менее впечатляющим результатом, нежели 2015—2016 гг.: 1,5 млн т против предыдущих 1,74 млн т. Тем не менее, за последний год финансовый результат деятельности ОЗТ изменился кардинальным образом: вместо "минус" 9 млн грн. коллектив получил прибыль 23 млн грн. Причину такого скачка А. Одольский видит в эффективном менеджменте, модернизации отдельных участков, обновлении технологической схемы работы элеватора, тесном взаимодействии с партнерами, в первую очередь, с АМПУ.

Напольный склад ООО "Инзерноэкспорт" в завершающемся сезоне отгрузил на суда 207 тыс. т. В настоящее время, по словам представителя дирек-

ции, ведется ремонт ленточных транспортеров, замена труб на самотеках, профилактические работы (ревизия редукторов, норий, компрессоров).

ЧЕГО ОЖИДАТЬ В НОВОМ СЕЗОНЕ?

Прогноз — это всегда сложно, тем более, в аграрном секторе, где урожайность зависит от многих факторов, в том числе от погодных условий, ситуации на рынке, заключенных контрактов и т.д. Тем не менее, администрация Одесского порта и портовые операторы просчитывают будущие объемы, ссылаясь на прогнозы экспертов и развитие зерновых мощностей предприятия. Со своей стороны портовые операторы делают все, чтобы наращивать объемы экспорта.

Так, по словам Ю. Кизлевича, ЧАО "Укрэлеватор-пром" продолжает развитие своих мощностей. Намечена капитальная реконструкция пункта разгрузки автотранспорта с увеличением длины площадок опрокидывателя. Это позволит увеличить пропускную способность предприятия по обработке автотранспорта и повысит безопасность процесса его выгрузки с использованием так называемой "евросцепки". Помимо этого, на предприятии реализуется проект замены существующих зачистных механизмов в силосах на новые, более производительные. В итоге увеличится интенсивность зачистки склада и, соответственно, ускорится процесс погрузки товара на судно.

Элеватор готовится к реализации проекта по установке автоматического пробоотборника с ж/д вагонов, что позволит ускорить процесс их обработки в случае расхождения фактических качественных показателей с заявленными грузоотправителем. Такое оборудование будет впервые установлено на территории Одесского порта, а возможно и вообще в украинских портах. Все эти проекты позволят в следующем сезоне коллективу "Укрэлеваторпрома" отгрузить на экспорт не менее 2,5 млн т зерна. В конце июня элеватор начал принимать зерно нового урожая. По состоянию на 6 июля в силосах уже находилось более 15 тыс. т.

Наступающий сезон зернового комплекса "Новотех-терминал" начнет, по словам Ю. Овсянникова, в августе. Сейчас полным ходом идет строительство второй очереди зернового комплекса, которая включает силосы на 48 тыс. т единовременного хранения, третью станцию разгрузки вагонов, позволяющую принимать в сутки до 300 единиц подвижного состава.

— В новом сезоне мы сможем перегружать зерно не только по прямому варианту со станции разгрузки вагонов и складских емкостей, но и из силосов. С учетом продолжающегося строительства комплекса планируем отправить на экспорт не менее 1 млн т, — отметил Ю. Овсянников.

Год назад администрация "Олимпэкс Купе" сообщила о своих планах расширения ПЗТ. Действующий элеватор на 125 тыс. т единовременного хранения

Одесский зерновой терминал готов к приему зерна нового урожая. В сезоне 2017—2018 гг., как отметил А. Одолевский, ОЗТ ожидают большие перемены. В 2018 г. на развитие технической базы элеватора предусмотрено 56 млн грн. капитальных инвестиций. Имеется в виду приобретение и монтаж оборудования для одновременной погрузки зерна на морские

В июле—начале августа в Одесском порту начнется отгрузка зерновых нового сезона. Одни операторы уже завершили грузовые операции с зерном и активно готовят перегрузочные мощности, развивают инфраструктуру, другие продолжают отправку хлебных грузов прошлого сезона. Отрадно, что большинство руководителей терминалов планирует увеличение объема хлебных грузов в новом сезоне. А это означает, что зерно для Одесского порта было, есть и будет одним из приоритетных грузов.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

Міжнародний Форум
Innovation Market
21-24 листопада
 За підтримки Кабінету Міністрів України

ВИСТАВКА
 ДИДОВИЖНИХ ІДЕЙ ТА ІННОВАЦІЙ

**КРАУДФАНДИНГ
 STARTUP ПРОЕКТІВ**

КОНФЕРЕНЦІЯ
 ЯК ЗАРОБИТИ КОШТИ НА НАУКОВИХ РОЗРОБКАХ

МВЦ, Київ, М «Лівобережна»

Організатор:

Міжнародний
Виставковий
Центр

Співорганізатори:

За підтримки:

МІЖНАРОДНИЙ
ВИСТАВКОВИЙ
ЦЕНТР

☎ +38 (044) 201 11 44
 ☎ +38 (044) 206 87 17

✉ ifim@innovationmarket.com.ua
 🌐 www.innovationmarket.com.ua



Сколько стоит пальма для Южной пальмиры?

На последнем заседании совета Одесского порта, которое состоялось 30 мая, среди прочих обсуждалась проблема реформирования функции главной диспетчерской администрации порта и непосредственно связанный с ней вопрос подписания Меморандума между АМПУ и стивидорными компаниями о приоритетном трудоустройстве портовиков при оптимизации штатов.

Предварительно эти вопросы должны были рассмотреть стивидоры на своем заседании. К чему пришли операторы терминалов? Что они думают по поводу кампании вокруг переноса Одесского порта? Эти и другие темы наш корреспондент обсуждала с председателем Ассоциации стивидоров Одесского порта, генеральным директором ООО "Бруклин-Киев" Юрием Губанковым.



— Мы обсудили предложение председателя АМПУ Райвиса Вецкаганса о создании частной структуры, которая возьмет на себя функции диспетчерской по железнодорожным операциям. Вариантов было предложено много, но ни на одном не остановились. Понятно, что необходимо соблюсти все юридические нормы, решить много вопросов организационного характера. В то же время все участники совещания считают, что создание подобной структуры давно уже назрело, поскольку железнодорожная диспетчеризация не входит в функции АМПУ и его филиалов, т.к. направлена на обслуживание стивидорных компаний. В результате АМПУ несет ненужные расходы. Эти расходы возьмет на себя частный бизнес. В этом есть своя логика.

— Если Вы помните, на заседании совета прозвучали противоположные мнения: маленьким компаниям невыгодно заключать напрямую договор со станцией Одесса-порт. Как быть в этом случае?

— А им этого не придется делать. Структура, которую мы планируем создать, возьмет на себя заключение договоров с железнодорожниками. Иными словами, существующая ныне система сохранится и в дальнейшем, когда будет создана частная компания.

— Что будет с сотрудниками главной диспетчерской, которые выполняют сейчас железнодорожные операции?

— Безусловно, они перейдут в частную компанию.

— В связи с этим возникает вопрос о подготовке Меморандума между АМПУ и стивидорами Одесского порта по поводу приоритетного трудоустройства портовиков, попавших под оптимизацию штатов. Обсуждался ли на совете стивидоров этот вопрос и к чему пришли Ваши коллеги?

— Этот вопрос мы тоже обсудили, но к единому мнению не пришли. Во всяком случае, консультации продолжаются. Поэтому пока речь не идет о подписании Меморандума. В то же время повторю свои слова, сказанные на последнем заседании совета порта. Как и в 90-е годы, когда на базе комплексов порта создавались частные стивидорные компании, мы готовы трудоустраивать портовиков.

— В последнее время очень "горячей" стала тема выноса Одесского порта за городскую черту. Инициаторы этой акции апеллируют тем, что порт, якобы, является основным загрязнителем воздуха в центре города. Они ухватились за идею молодого архитектора, выпускника Одесской архитектурно-строительной академии Дмитрия Бахтина, который в своем дизайнерском проекте разместил на месте нынешнего порта небоскребы, технопарк, бизнесцентры, центр парусного спорта и т.д. По сути, инвесторы, вложившие десятки и сотни миллионов долларов в развитие инфраструктуры порта, должны предпри-

нять шаги в защиту своих инвестиций. Тем более после того, как проект был представлен министру инфраструктуры В. Омеляну. Каково Ваше мнение по этому поводу?

— Идея сделать Одессу туристическим центром не нова. Это красивая сказка, реализуется ли она когда-нибудь, очень большой вопрос. Никому не запрещено мечтать превратить наш город в Лас-Вегас, Таиланд или Дубай, где нет никаких промышленных или транспортных предприятий, и сделать его центром мирового туризма. Хотя сейчас даже такие мировые центры переживают не самые лучшие времена. Кстати, наша компания заказала одной из фирм, базирующихся в ОАЭ, проектную документацию создания в Одесском заливе туристического центра, подобного острову Пальм (Дубай). На картинке это выглядит очень красиво. Как только будет получено предпроектное решение, мы проведем презентацию для МИУ, городских и областных властей, а затем организуем референдум, чтобы одесситы могли выбрать, какой из проектов более перспективный.

Но возникает вопрос: может ли существовать Одесса только за счет туризма? Наверняка сможет, если такой проект будет реализован. Ориентировочная стоимость проекта — около 2 трлн грн. на 1 июля 2017 г. Причем рассчитанный в настоящее время бизнес-план пока еще не дает ответа о сроках окупаемости. В результате получаются заоблачные сроки. И это при том, что мы не привязываемся к ситуации с пассажирскими судозаходами в нынешнем сезоне: одно судно ISLAND SKY, несколько раз зашло судно типа река-море "Принцесса Днепра". И все. Разве они не заходят в Одессу из-за зерновых силосов, установленных на территории порта? Причины здесь совершенно другие — геополитические процессы в Черноморском регионе, в том числе теракты в Турции, военные действия на востоке нашей страны. В прежние времена к нам заходили круизные лайнеры с 2000 туристов и приблизительно таким же экипажем на борту. Помните, с каким трудом изыскивали для экскурсий около 30 автобусов? Ни наши дороги, ни городская инфраструктура не были к этому готовы. В летний период невозможно проехать по дорогам города и негде припарковать легковые машины, не говоря уже об автобусах. Так что только реализация проекта "Пальма — Южной Пальмире" позволит сделать сказку былью.

А пока, абсолютно согласен с тем, что необходимо совершенствовать технологию перевалки зерна и других грузов, устанавливать аспирационные системы, чтобы не наносить вред окружающей среде. Нельзя экономить средства на современные фильтры и другие средства защиты окружающей среды нашего любимого города, надо продолжать строительство объездных дорог и альтернативных въездов в порт, и, конечно, в первую очередь решать социальные вопросы.

— Автор проекта, о котором идет речь, считает, что самое важное найти инвестора для реализации своей

идеи. Его абсолютно не беспокоит вопрос, что будет с портовиками, работниками компаний, связанных с портом, контролирующими органами. Кто и как будет возвращать инвесторам сотни миллиардов долларов, вложенных инвесторами в развитие инфраструктуры?

— Инвесторы, естественно, потребуют возврат вложенных средств. А государство, как известно, не в состоянии возратить иностранным компаниям вложенные инвестиции. Равно как обеспечить работой около сотни тысяч сотрудников порта, агентских, экспедиторских, сюрвейерских и др. компаний, связанных с морским бизнесом. В то же время найти инвестора на реализацию такого масштабного проекта, на мой взгляд, нереально. С другой стороны, общество должно быть готово к созданию подобного развлекательного центра. К этому я пришел на основании собственного опыта. Как известно, в Черноморске на месте развалин, бывшего пристанища для бомжей и наркоманов, мы построили теннисный клуб, причем мирового уровня. В нем проходил Кубок федерации Германия—Украина, приезжает много иностранцев, которые высоко оценивают наш клуб. Однако, чтобы поддерживать клуб на должном уровне, приходится тратить огромные средства на ремонт и реставрацию инженерных коммуникаций, подсобных помещений. Все потому, что некоторые посетители ведут себя как дикири.

Теперь насчет предлагаемого центра парусного спорта. За счет чего он будет существовать? У нас пустуют яхт-клубы, иностранцы к нам не заходят. К примеру, в Совиньоне построен современный яхт-клуб, который один удовлетворяет все потребности яхтсменов. Яхт-клуб в Отраде уже более 10 лет никто не может привести в порядок, хотя попытки предпринимались. Единственную компанию "Трансбункер", которая вложила существенные средства в развитие детского парусного спорта, выгнали и расторгли с ней договор. Мы не в состоянии благоустроить маленькую территорию, а что уж говорить о каком-то центре парусного спорта. Для создания развлекательного и туристического центра потребуются не только инвестиции, а, главное, изменения в законодательстве, ментальности и отношении к общественному, как к своему собственному. Должна быть общая национальная идея и национальные интересы, так как невозможно построить рай в отдельно взятом регионе.

В конце беседы Ю. Губанков, изменив своей традиции цитировать Уинстона Черчилля, процитировал слова из инаугурационной речи Президента США Джона Кеннеди в 1961 г.: "Не спрашивай, что твоя страна может сделать для тебя, спроси, что ты можешь сделать для своей страны".

— Хорошо, если эта цитата станет для всех нас жизненным кредо: по отношению к своей стране, ко всему, что в ней происходит, друг к другу, — добавил Юрий Петрович.

Беседовала ОВРУЦКАЯ Татьяна



Железнодорожники с правоохранителями, зернотрейдерами и аграриями совещались по вопросу сохранности аграрных грузов

Как сообщила пресс-служба ПАО "Укрзализныця", накануне перевозок зерна нового урожая, по поручению главы Правления железнодорожной отрасли Войцеха Балчуна, 17 июля в администрации прошло совещание на тему: "Системные мероприятия по противодействию разворовыванию грузов на объектах железной дороги".

В мероприятии приняли участие представители Украинской зерновой ассоциации, ООО "Первая логистическая компания", ООО "Гермес-Трейдинг", ООО "НИБУЛОН", ООО "Агропросперис", ЧАО "Укрэлеваторпром", ЧАО "Укртранслизинг", KERNEL, ООО "ТД "Дельта Вилмар", Группа "COFCO International", "ДССК", ООО "ТЕП "Транско", ООО ТЭК "Зектер".



От правоохранителей на встрече участников перевозок зерновых грузов выступили заместитель начальника Департамента полиции охраны Нацполиции Виталий Новиков и первый заместитель начальника Департамента уголовного розыска Сергей Прудченко.

Директор по безопасности ПАО "Укрзалізниця" Николай Немцов, который вел совещание, сообщил, что железнодорожники предварительно встретились с главой Национальной полиции Сергеем Князевым и обсудили ситуацию с сохранностью сельскохозяйственной продукции во время железнодорожных перевозок. Правоохранители обещали оказать содействие, понимают глобальность и остроту проблематики и уже наметили следующие направления работы: административные меры, проверка задействованных работников железной дороги, работников полиции в регионах, местных жителей, которые могут быть задействованы в кражах; построение правильной логистики, чтобы предотвратить хищения. Так же важно привлечь Нацполицию (Департамент полиции охраны и Департамент уголовного розыска) к оперативным следственным действиям по охране грузов, отметил Немцов.

Виталий Новиков рассказал о том, что сотрудники Нацполиции часто встречаются с руководителями железной дороги, трейдерами, знают ситуацию с кражами, отслеживают все, начиная с посевной, перевозки удобрений, заканчивая сбором урожая, транспортировкой зерна, масличных культур, шрота и прочего.

"В свое время были ликвидированы подразделения транспортной полиции, что накладывает отпечаток на теперешнюю ситуацию. Это место нужно заполнить, эту функцию должен кто-то взять. Есть ВОХР (Главное управление военизированной охраны ПАО "Укрзалізниця" — ред.), но они имеют другие полномочия — охраняют номенклатурные грузы, но зерно не входит в номенклатуру", — пояснил заместитель начальника Департамента полиции охраны.

Департамент полиции охраны готов взять на себя задачи по охране сельскохозяйственных грузов. На нее распространяется Закон Украины "О Национальной полиции". Служба предоставляет услуги охраны предприятиям различных форм собственности по всей территории Украины. Полиция охраны Национальной полиции Украины — единственная в Украине охранная структура, сотрудники которой имеют законные права на вооруженную охрану и на применение полномочий по отношению к правонарушителям. Это касается оружия, составления административных протоколов и прочего.

"За выполнение функций охраны Нацполицией несет ответственность КМУ, так что это действи-

тельно качественная, ответственная охрана. Каждый сотрудник у нас проходит серьезное обучение, минимум в течение 5 месяцев, это тоже говорит о многом", — информировал присутствующих Виталий Новиков.

Аграрии, в свою очередь, акцентировали внимание на необходимости проведения технических мероприятий, чтобы затруднить доступ к сельскохозяйственным грузам. В частности, изменить схемы выгрузки, усложнить запорные устройства, которые на сегодня изготавливает "Винницатрансприбор"; усовершенствовать схему пломбирования вагонов, наварить уголки и всячески затруднить доступ к грузу. Также клиенты предлагали железнодорожникам рассчитать график так, чтобы состав с зерном или семенами не стоял на станциях или располагался в недоступном для воров месте.

Николай Горбачев, президент Украинской зерновой ассоциации, отметил, что железнодорожники многое предпринимают, чтобы локализовать проблему разворовывания грузов. Он отметил, что сам факт диалога и сотрудничества в этой сфере — это уже прогресс. Он заметил, что в основном открывают вагоны с более дорогостоящим грузом, и, судя по объемам хищений, преступники демонстрируют техническую оснащенность, техническую грамотность и хорошую осведомленность.

Первый заместитель начальника Департамента уголовного розыска Сергей Прудченко заверил, что уголовный розыск проводит оперативные мероприятия и заинтересован в информации по поводу хищений, которой обладают железнодорожники, трейдеры и грузоотправители. Он также рассказал об эффективности установки на станциях, которые отличаются статистикой по кражам и хищениям, камер наблюдения и качественного освещения станций, платформ и другой железнодорожной инфраструктуры.

"У нас были серьезные проблемы с различными хищениями на станции Запорожье-Левое, но стоило установить камеры наблюдения и все прекратилось, так что делайте соответствующие выводы", — заметил Сергей Прудченко.

По итогам совещания ПАО "Укрзалізниця" было принято решение вместе с аграриями, грузоотправителями, логистическими компаниями создать постоянно действующую рабочую группу по вопросам системной работы по противодействию разворовыванию.

В настоящее время "Укрзалізниця" собирает предложения от всех заинтересованных участников перевозочного процесса.

ПИНЧУК Алиса

OSJD

FIATA

**РАСШИРЕННАЯ РАБОЧАЯ ГРУППА
ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ**

ОДЕССА, УКРАИНА | 01.06 — 02.06 2017 | ODESSA, UKRAINE

ENLARGED WORKING GROUP RAIL

Совместный семинар ОСЖД/ФИАТА по комбинированным перевозкам “Новые возможности мультимодальных перевозок Европа—Азия—Европа”

Значимость евро-азиатской торговли товарами растет, как растет и ее объем. Необходимость укрепления транспортных связей, а также оживления старых и развития новых маршрутов внутреннего транспорта и торговых путей между Европой и Азией основана на том, что в результате предполагается получить прямые выгоды для огромной экономики, которая охватывает 4,4 млрд потребителей в 65 странах двух континентов.

Учитывая происходящие в последние годы процессы реформирования железнодорожной отрасли в странах-членах ОСЖД, контейнеризации международной торговли, развитие сетей логистических центров, в рамках Международной недели по торговле и транспорту 2.06.2017 г. прошел совместный семинар ОСЖД/ФИАТА с целью обмена идеями и опытом для повышения эффективности железнодорожных перевозок, улучшения качества транспортного обслуживания для клиентуры, перспектив взаимодействия железных дорог и транспортно-экспедиторских организаций и в других аспектах транспортной деятельности.

Следует отметить, что подобный совместный семинар проходил впервые — это событие стало логическим продолжением подписанного 6.10.2016 г. в Дублине (Ирландия) в рамках всемирного конгресса Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) Меморандума о сотрудничестве между организациями. Как было отмечено на церемонии подписания Меморандума о взаимопонимании между ФИАТА и ОСЖД, этот документ будет способствовать развитию сотрудничества в области совершенствования международных грузовых перевозок в сообщении между Европой и Азией.

Первый совместный семинар ОСЖД/ФИАТА был посвящен новым возможностям и перспективам развития Азиатских транспортных коридоров.

Открыл заседание председатель расширенной Рабочей группы ОСЖД/ФИАТА Иван Петров (FIATA).



Как отметил в своем приветственном слове к участникам семинара Виктор Довгань, замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции, положительный результат встречи будет достигнут благодаря присутствию высокопрофессиональных специалистов в отрасли железнодорожных грузоперевозок.

Президент Ассоциации "УКР-ВНЕШТРАНС" Олег Платонов подчеркнул, что первое совместное заседание этих двух организаций станет новым этапом развития сотрудничества не только между ОСЖД/ФИАТА, но и станет платформой для обмена опытом между железнодорожными организациями и экспедиторами в рамках обсуждения возможностей евразийских железнодорожных сообщений.



От имени ОСЖД Зубайда Аспаева, председатель комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, поприветствовала всех присутствующих на семинаре и выразила благодарность Секретариату FIATA, принимающей стороне и организаторам данного мероприятия ПАО "Укрзалізниця" и АО "ПЛАС-КЕ", присоединенной компании ОСЖД, за организацию данного мероприятия на высокопрофессиональном уровне и предоставлении превосходных условий для работы.



Отметив актуальность темы семинара, она подчеркнула, что формат мероприятия также актуализируется благодаря такой универсальной платформе, как ОСЖД и FIATA. Зубайда Аспаева также сообщила, что в решении связанных с транспортировкой вопросов ОСЖД сотрудничает с различными международными организациями, например, ООН/ЭСКАТО, КВТ ЕЭК ООН, ОБСЕ, ВТО, ОТИФ, ЕЭК ООН, МЖС, СІТ, GSTP, FIATA.

Иван Петров, старший вице-президент FIATA, отметил, что в последние годы FIATA сконцентрировала свою работу на укреплении сотрудничества с международными организациями для совместного содействия развитию железнодорожных транспортных грузовых перевозок путем проведения бизнес-семинаров и коммерческих коммуникационных мероприятий. Он сообщил, что 14 и 15 сентября в г.

Дуйсбург (Германия) будет проведен 8 по счету семинар Market Place Seminar, организованный при поддержке МЖС и FIATA. "Мы ожидаем участия представителей экспедиторских компаний, железнодорожных организаций, операторов терминалов и независимых поставщиков услуг и др.



СЕССИЯ 1. СОДЕЙСТВИЕ И ПОДДЕРЖКА В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ В СООБЩЕНИИ АЗИЯ—ЕВРОПА

В ходе сессии были рассмотрены: программы/проекты международных организаций по развитию международных и региональных транспортных коридоров; вопросы взаимодействия между различными программами/проектами регионального сотрудничества; совместные действия международных организаций по повышению эффективности евро-азиатских транспортных маршрутов; стратегия Украины по развитию транспортных коридоров через территорию Украины и транзитные и транспортные возможности Украины в привлечении грузопотоков.

Открывая сессию, модератор — Франческо С. Паризи, предыдущий президент FIATA, заявил, что развитие торговли между Европой и Китаем является одной из причин того, почему Рабочая группа FIATA по вопросам железнодорожного транспорта работает над расширением сотрудничества с ОСЖД, МЖС, CLECAT, МСККП и многими другими организациями для повышения конкурентоспособности международных железнодорожных грузоперевозок между Европой и Азией.

Зураб Козмава, специалист, Комиссия ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития, в ходе своего выступления отметил, что для улучшения конкурентоспособности железнодорожного транспорта необходима реализация таких направлений, как, в частности, оптимизация законодательной базы и дальнейшее развитие международных транспортных коридоров. Назрела необходимость в повышении конкурентоспособности железной дороги относительно других видов транспорта, чему будут способствовать устойчивое развитие контейнерных и комбинированных перевозок, использование товаротранспортной накладной ЦИМ/СМГС и т.д.

Продолжая тему развития железнодорожных транспортных коридоров, Иштван Пакозди, замдиректора, советник по вопросам инфраструктуры, в своей презентации "Соединение коридора RFC 6 с коридорами ОСЖД из Китая" отметил, что Средиземноморский железнодорожный грузовой коридор № 6 (RFC6) был внедрен для улучшения коор-



динации объемов перевозок и гармонизации, а также для плавного и гибкого процесса планирования маршрута.

Средиземноморский железнодорожный грузовой коридор № 6 (RFC6) протяженностью более 7 тыс. км проходит по территории 6 стран: Испании, Франции, Италии, Словении, Хорватии и Венгрии, от города Алмерия в Испании до Захони в Венгрии и до украинской границы, где он соединяется с коридором ОСЖД.

Ожидалось, что данный коридор обеспечит высокое качество услуг не только по железнодорожной грузовой перевозке, но также и автомобильной. Важной целью этого проекта была интеграция терминалов (сухие порты, речные порты, морские порты) с целью управления объемами и грузопотоками, а также планирования инфраструктуры. С 2013 г. удалось увеличить трансконтинентальный железнодорожный грузопоток через коридор RFC6 в направлении Будапешта. Была внедрена услуга железнодорожной контейнерной перевозки из Китая в Европу (отправка — г. Чжэнчжоу/Сучжоу по Транссибирскому маршруту в Варшаву, а затем к конечному пункту назначения в Милане, время транзита: всего 18 дней). Следующим шагом была организация железнодорожной перевозки в/из Захони, при этом грузовые поезда пересекали минимум одну границу вдоль транспортного коридора.

С информацией о проекте ЕЭК ООН по евроазиатским транспортным связям (ЕАТС) выступил Валерий Луговец, гендиректор ООО "КК "АЛЛЕГО". Он сообщил, что сейчас проходит III этап реализации проекта ЕАТС (2013—2017 гг.), основная цель которого заключается в практическом осуществлении отобранных проектов создания 9 автодорожных и 9 железнодорожных маршрутов ЕАТС, т.о. он направлен на обеспечение работоспособности сухопутных связей ЕАТС. Проект ориентирован как на координацию, так и на содействие финансированию инфраструктурных проектов, а также на облегчение и устранение физических и административных узких мест при пересечении границ при наземном сообщении между Европой и Азией. Основная задача III этапа проекта

— определить меры, которые сделают маршруты ЕАТС более операбельными и эффективными. На настоящее время эти соединения уже функционируют, аккумулируя повседневный опыт в сфере торговли и транспорта. В данном контексте задача была скорее обобщить этот опыт и определить координированные меры, которые могли бы содействовать дальнейшему росту транспортных потоков по маршрутам ЕАТС.

Говоря о значимости проекта ЕАТС, эксперт отметил, что сегодня существует значительный потенциал для диверсификации грузовых транспортных маршрутов между Европой и Азией и расширенного использования существующих и прогнозируемых возможностей внутреннего транспорта.

СЕССИЯ 2. МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СООБЩЕНИИ АЗИЯ— ЕВРОПА: ПРОБЛЕМАТИКА И ПЕРЕДОВЫЕ ПРАКТИКИ

Модератором сессии выступила Зубайда Аспаева, председатель комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам.

Тематика сессии была определена следующими направлениями: транспортный потенциал маршрута из стран Азии в страны Европы через Каспийское, Черное и Балтийское моря; заинтересованность бизнеса и перспективы привлечения грузопотоков в сообщении Европа—Азия—Европа по маршруту Черное—Каспийское—Балтийское моря; взаимодействие железнодорожных предприятий с операторами контейнерных поездов, транспортно-экспедиторскими компаниями и национальными ассоциациями экспедиторов; перспективы увеличения объемов перевозок грузов в сообщении Европа—Азия—Европа; опыт железных дорог по организации ускоренных контейнерных поездов и комбинированных перевозок.

Сессию открыл с презентацией на тему: "Введение в железнодорожный бизнес" Чжао Нин, руководитель отдела по управлению наземными перевозками Sinotrans CSC. В своем выступлении он, в частности, отметил, что на сегодня компания Sinotrans CSC (крупнейшая в Китае логистическая компания, получившая одобрение стандарта AAAAAA от Комитета по логистическому стандарту KHP, который считается высочайшим уровнем в KHP в комплексном логистическом бизнесе. Sinotrans & CSC имеет более 100 зарубежных филиалов — ред.) может предложить услуги по доставке грузов в более чем 170 городов в Китае. Sinotrans владеет 77 собственными железнодорожными линиями протяженностью 69 км и имеет 7 отделений на погранстанциях, включая Маньчжурию, Алашанькоу, Эрээн, Суйфеньхе, Пинсян, Даньдун и



Шэньчжэнь. В 2016 г. компания транспортировала 44,334 тыс. TEU в евразийском соединении и 360 тыс. т навалом в вагонах.

Чжао Нин подчеркнул, что реализация Стратегии "Один пояс — один путь" (OBOR) усиливает быстрые темпы роста международных железнодорожных грузоперевозок, особенно услуг по перевозкам маршрутными поездами в направлениях Китай—Центральная Азия и Китай—Европа. Объемы перевозок маршрутными поездами в этом направлении растут с каждым днем. К 2020 г. планируется увеличить объем перевозок до 5 тыс. поездов в год.

Представитель Sinotrans CSC выступил с предложениями по улучшению функционирования Евразийского транспортного коридора. В частности, он предложил под руководством ОСЖД и FIATA создать координационный механизм по реализации тарифной политики стран, работающих в рамках Евразийского транспортного коридора; создать информационную платформу для координации и использования транспортного ресурса Евразийского межконтинентального транспортного коридора (включить информацию по ж/д, портам, судоходству), чтобы перевозчики и их клиенты могли использовать этот ресурс для повышения эффективности своей работы; развивать сотрудничество между странами-участницами транспортного коридора для реализации взаимной выгоды и повышения стабильности коридора и его конкурентоспособности.

Относительно перспектив увеличения грузоперевозок по маршруту Европа—Азия—Европа Саулюс Стасюнас, замгендиректора АО "Литовские железные дороги", отметил, что сегодня грузопоток между Европой и Азией существенно увеличился. Логистическая отрасль непрерывно развивается и ищет новые способы транспортировки. Литва заинтересована в развитии транспортных соединений между Европой и Азией и активно поддерживает инициативу "Один пояс — один путь". В т.г. Литовские железные дороги ожидают до 20 поездов из Китая, а в будущем эти грузы должны составлять большую часть грузопотока, т.е. в будущем Литва может стать транзитной страной для китайских компаний.

На развитии "Южного шелкового пути" остановился в своем выступлении Радим Прочазка, директор CD Logistics, отметив, что если раньше это направление рассматривалось как далекая перспектива, то сегодня эта идея уже реализуется на практике, в частности, несколько лет назад был запущен пробный поезд из Китая в Тегеран. Грузоперевозки в направлении из Китая в Европу растут, что связано с развитием регулярных поездов в этом направлении. Остановившись на исторических вехах развития "Великого шелкового пути" Р. Прочазка отметил, что транспортная политика

Китая прошла значительное количество этапов развития. Первой вехой в развитии "Нового Шелкового пути" стало создание специальных экономических зон в прибрежных городах для привлечения инвестиций. Следующая веха развития — ориентация на Запад. Цель — развитие инфраструктуры в середине Китая. После этого началось возобновление юго-западного "Шелкового пути" из провинции Юнань, сообщение с Бирмой. Последняя инициатива "Один пояс — один путь" — "Южный Шелковый путь" объединяет континентальный и морские маршруты.

Зубайда Аспаева, председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам, в своей презентации осветила вопросы, посвященные деятельности ОСЖД в области грузоперевозок. З. Аспаева начала свой доклад с того, что международные перевозки базируются, прежде всего, на хорошо налаженных железнодорожных коридорах. Поэтому на Евро-азиатском пространстве организацией ОСЖД уделяется особое внимание дальнейшему развитию и совершенствованию железнодорожных транспортных коридоров в целях беспрепятственной организации грузового движения. Обсуждаемые на площадке ОСЖД вопросы являются очень актуальными и необходимыми для развития и совершенствования железнодорожных грузовых перевозок, включая комбинированные, на Евро-азиатском пространстве. Вся деятельность ОСЖД неразрывно связана с этим.

З. Аспаева отметила, что глобализация и развитие рыночных отношений между евразийскими странами требуют создания благоприятных условий для движения товаров через границы, что, в свою очередь, будет способствовать дальнейшему развитию торговых отношений между странами Европы и Азии, росту железнодорожных перевозок, включая мультимодальные перевозки, и в результате укрепит их экономический потенциал. Основная задача сейчас — гармонизировать две законодательные системы в Европе. Для обеспечения слаженной работы железнодорожной отрасли следует выполнить огромную работу по оптимизации железнодорожной инфраструктуры.

**СЕССИЯ 3. НОВЫЕ МАСШТАБЫ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
В СООБЩЕНИИ АЗИЯ—ЕВРОПА.
УНИФИКАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА, УПРОЩЕНИЕ
ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ.**

Модератором сессии выступил Иван Петров, старший вице-президент FIATA.

Открыл работу сессии Леван Сулаберидзе, директор GR Logistics and Terminals, который рассказал о работе своей компании и остановился на вопросах развития Транскаспийского международного транспортного маршрута (TMTM). Основной темой выступления Л. Сулаберидзе были стратегические проекты Грузинской железной дороги и ее партнеров. В частности, докладчик рассказал о проекте Баку—Тбилиси—Карс и отметил, что завершение работ по новому коридору от Каспийского моря до Европы через Турцию ожидается к концу 2017 г. и это является важным шагом для увеличения грузопотока по данному маршруту. Есть намерения заниматься перевозками как грузов, так и пассажиров между Центральной Азией и Европой. Объемы грузоперевозок увеличатся на 5 млн т. Программа модернизации Грузинской железной дороги (GR) разработана с целью повышения потенциала транспортной инфраструктуры. Он предположил, что Грузинская железная дорога может сократить рабочие расходы и улучшить операционную безопасность. Побочным эффектом является возможность увеличения скорости поездов.

В 2013 г. в г. Астана Грузия стала одним из учредителей Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (TMTM), стороны которого согласились осуществлять определенные меры для организации контейнерной перевозки из Китая в Европу. Маршрут TMTM, который был разработан для обеспечения транспортных соединений между Западом и Востоком Евразии, позволит странам сократить расходы на международные перевозки грузов. Члены коми-

тета разработали технику транспортировки, которая позволяет осуществлять своевременную доставку груза по принципу "от двери до двери" маршрутным поездом.

Тургут Эркескин, президент UTICAD, вице-президент FIATA, выступил с презентацией "Альтернативы Северного коридора и роль Турции в OBOR". Т. Эркескин сообщил, что Турция играет важную роль в китайской инициативе "Один пояс — один путь" (OBOR). Турция является стратегически важным государством для Центральных и Южных коридоров, у которых существует огромное количество соединений за пределами Турции. В рамках реализации инициативы OBOR у Турции существует множество задач, включающих следующие: завершить железнодорожный проект Баку—Тбилиси—Карс, ускорить переправу через озеро Ван; развивать переправу через Мраморное море для грузовых поездов; развивать железнодорожное пересечение на новом мосту Босфора; способствовать перераспределению перевозок от автомобильных к интермодальным и др.

Президент UTICAD заявил, что у Турции есть огромное количество преимуществ в OBOR. Правительство страны учредило генеральный директорат по вопросам комбинированных перевозок и выдало закон о железнодорожных перевозках. Рынок операторов железнодорожных перевозок будет либерализован, в то время как по некоторым соглашениям в регионе можно будет провести переговоры. Турция заключила соглашения о комбинированных перевозках с Азербайджаном, Туркменистаном, Грузией и Украиной, а также ведет работу по заключению аналогичных соглашений с Казахстаном, Ираном и Пакистаном. Более того, Турция подписала соглашения с Китаем о гармонизации инициативы по Центральному коридору. Также велись переговоры о заключении соглашения по сотрудничеству в секторе железнодорожных перевозок и автомобильной транспортировке. Существует еще много вопросов, которые требуют решения, например, оптимизация транзитного времени при пересечении Каспийского моря, измене-

ние ширины колеи в соответствии с потребностями клиента, привлечение клиентов к использованию товаротранспортной накладной ЦИМ/СМГС и в целом к улучшению сотрудничества.

На системе идентификации контейнеров остановился Дмитрий Федоров, руководитель Департамента информационного обслуживания ООО "SIGIS". Работая над этой проблемой, он отметил, что компания SIGIS столкнулась с проблемой недостаточного количества данных, отсутствия комфортных условий для работы с подвижным





составом и редким обновлением данных. Компания разработала собственную систему, которая может прослеживать груз по 28 странам, включает механизм отслеживания, разные типы подходов, 2612 сертификатов, благодаря чему она смогла заключать прямые договоры, конвертировать данные в единый формат.

Система позволяет отслеживать груз по номеру вагона/контейнера в некоторых странах или только по номеру вагона в другой стране. Дмитрий Федоров отметил, что он бы не хотел, чтобы этот проект был только частной инициативой, и призвал экспедиторов и железные дороги принять участие в процессе создания общего уникального совместного продукта.

Участники Совместного семинара ОСЖД/FIATA подписали итоговый документ — Рекомендации, в которых были предложены следующие меры по развитию интегрированной евро-азиатской транспортно-логистической системы:

- внедрить систему информационного обмена данными для упрощения процедур международной торговли и логистики, которая должна базироваться на принципе совместимости информационных систем разных государственных органов и хозяйствующих субъектов, гармонизации параметров данных (создании единых классификаторов), моделировании процессов обмена информацией с применением кодов Гармонизированной номенклатуры грузов ОСЖД (ГНГ);

- разработать инновационные технологии для организации транспортных процессов по принципу "единого окна";

- облегчить таможенные процедуры и гармонизировать их с технологическими процессами перевозки при пересечении границ путем принятия на национальном уровне новых требований электронного

таможенного контроля, продвигаемых Всемирной таможенной организацией (ВТамО), а также использовать в качестве таможенной декларации железнодорожные накладные СМГС и ЦИМ/СМГС и их электронные версии;

- укреплять взаимодействие между железнодорожными компаниями, международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, с государственными контролирующими органами (таможенные, пограничные, карантинные), транспортно-логистическими и экспедиторскими компаниями по упрощению процедуры пересечения границ;

- продолжать работу по внедрению накладной ЦИМ/СМГС и ее электронной версии для повышения эффективности железнодорожных перевозок на евро-азиатском железнодорожном пространстве;

- поддержать мероприятия по облегчению процедуры пересечения грузами границ и сокращению времени обработки грузовых поездов на пограничных переходах, выработанные в рамках ОСЖД;

- завершить внедрение региональных инфраструктурных проектов в целях упрощения перевозок и повышения их эффективности;

- создать Совместную рабочую группу ОСЖД/FIATA;

- информировать органы государственной власти о целях и результатах Совместной рабочей группы ОСЖД/FIATA; предложить поддержать практическое осуществление решений и рекомендаций, принятых участниками семинара.

Следующее совместное заседание совместной Рабочей группы ОСЖД/FIATA пройдет в 2018 г.

ХРУСТАЛЕВА Виктория



УКРВНЕШТРАНС

АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ

/Основана в 1992 году/

Мы – успешно действующая платформа для коммуникации многочисленных международных и национальных профессиональных и деловых ассоциаций, союзов и общественных организаций, действующих в области экспедирования, транспорта, логистики, профессиональной подготовки, таможенных и других сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса и международной торговли, а также центральных органов исполнительной власти и местного самоуправления Украины с целью практической реализации актуальных направлений взаимодействия.

Ассоциация, не вмешиваясь в производственную и коммерческую деятельность своих Участников, координирует отраслевую деятельность Участников с целью защиты их общих интересов, как в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, так и в различных международных правительственных и неправительственных организациях.

Ассоциация, действуя на принципах добровольности, равенства перед законом, открытости, прозрачности и публичности, всячески способствует:

- осуществлению внешнеэкономической деятельности Участников Ассоциации;
- развитию международного сотрудничества, адаптации законодательства Украины к международным стандартам в сфере экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг;
- свободному вхождению Участников Ассоциации в международную информационную среду в области внешнеэкономической деятельности;
- участию Участников Ассоциации в международных программах по упрощению процедур внешнеторговых операций и внедрению электронного обмена данными во время таких операций;
- установлению связей Участников Ассоциации с новыми партнерами, участию в работе международных организаций, действующих в сфере экспедирования, транспорта, логистики, таможенных и других услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Член международных организаций:



Ассоциированный член



Учредитель



Наблюдатель



Ассоциированный член



Ассоциированный член

secretariat@atfl.org.ua

atfl.org.ua

Документальное сопровождение таможенных формальностей при экспорте в ЕС

В 2008 г. Украина стала членом ВТО, что позволило ей участвовать в многосторонней торговой системе и предоставило возможность улучшить сотрудничество в экономической сфере с отдельными государствами.



Несмотря на то, что до настоящего времени зависимость украинских экспортеров от традиционных рынков бывших советских стран сохраняется, для них открываются новые рынки, главным среди которых является рынок ЕС.

Вступление в силу в 2016 г. экономической части Соглашения об ассоциации Украины с ЕС открыло

новые горизонты для развития экспорта и позволило активно наращивать поставки товаров в ЕС благодаря торговым преференциям, предоставленным Украине. Общий эффект Соглашения для украинских экспортеров демонстрируют статистические данные, согласно которым в 2013 г. доля экспорта в ЕС в общем объеме украинского экспорта достигала только 25%, а

на конец 2016 г. достигла почти 40%. При этом, благодаря облегченному доступу к рынку ЕС и высокой урожайности, экспорт преимущественно был представлен продукцией сельского хозяйства, а именно зерном и семенами масличных культур (около 38% общего объема украинского экспорта в 2015 г.).

Значительные успехи в реформировании правового поля, направленные на повышение инвестиционной привлекательности Украины и улучшение бизнес-климата, задают тенденцию развития и роста внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в стране.

Одним из основных факторов успешной ВЭД является отлаженный процесс осуществления таможенных формальностей. Результат этого процесса зависит от правильного построения алгоритма таможенного оформления товаров и пошаговой подготовки необходимых документов для сопровождения внешнеэкономической операции.

Рассмотрим базовые аспекты документального сопровождения внешнеэкономической операции при осуществлении экспорта.

Внешнеэкономический договор (контракт) является материально оформленным соглашением двух или более сторон, направленным на регулирование прав и обязанностей сторон ВЭД. При подготовке проекта контракта рекомендуется заранее ознакомиться с приказом Минэкономики от 6.09.2001 г. № 201 и включить в контракт все перечисленные разделы в прямой или контекстной форме.

В ст. 9 Конвенции ООН 1980 г. о договорах международной купли-продажи подчеркивается, что стороны договора связаны любым обычаем, относительно которого они договорились, и практикой, которую они установили в своих взаимных отношениях. При отсутствии договоренности об ином считается, что стороны подразумевали применение к их договору или его заключению обычая, о котором они знали или должны были знать, и который в международной торговле широко известен и постоянно соблюдается сторонами в договорах данного рода в соответствующей области торговли.

Счет-фактура (инвойс) — это финансовый документ, по которому осуществляются расчеты за товар, поставленный в определенном его содержании количестве и по указанной цене. Инвойс является фактическим удостоверением соглашения между экспортером и импортером и является обязательным для предъявления к таможенному оформлению. Счет-фактура должна обязательно содержать: данные об экспортере и импортере, дату составления и номер, описание товаров и единицы измерения, количество товара, стоимость за единицу и общую стоимость товара, общую сумму по счету и валюту платежа (эквивалентная сумма может быть указана в валюте, свободно конвертируемой в EUR, или другом платежном средстве

государства, которое импортирует), условия оплаты и условия доставки согласно Инкотермс, а также способ транспортировки.

Транспортная документация. Характер и перечень транспортных документов зависят от вида транспорта, которым будет выполняться доставка груза, и особых условий такой перевозки, таких как "Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП" (Конвенция МДП) и "Конвенция о временном ввозе" (Стамбульская Конвенция).

В зависимости от вида транспорта выделяют такие товарно-транспортные документы (накладные), как Коносамент (для морских перевозок), Коносамент FIATA (для интермодальных или комбинированных перевозок), CMR (для автомобильных международных перевозок), накладная Air Way Bill (для воздушного транспорта), накладная CIM (для железнодорожных перевозок).

Для перевозок в рамках международных таможенных конвенций применяют дополнительно к транспортной накладной специальные документы, которые называют "Карнетами".

Карнет ATA применяется при перевозке в рамках "Конвенции о временном ввозе" и выдается торговой палатой страны-экспортера в качестве международного разрешения на временный ввоз/вывоз товаров без обложения пошлиной и налогами.

Карнет TIR (или еще иначе — Книжка МДП) — это документ установленного образца, который выдается для автомобильного транспорта и выступает международной гарантией уплаты таможенных платежей при перевозке грузов с применением процедуры, установленной Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

Упаковочный лист — документ, содержащий информацию о весовых и массо-габаритных характеристиках груза, количестве грузовых мест, перечне товаров, виде упаковки, номере счета-фактуры, к которой прилагается. Существует распространенная практика указывать сведения, которые указываются в упаковочном листе, в счете-фактуре, если это допускается формой счета продавца.

Сертификат о происхождении. Это документ, который выдается торгово-промышленной палатой страны-экспортера и подтверждает страну происхождения товара. Как правило, сертификат о происхождении нужен таможенному органу страны-импортера для осуществления тарифного и нетарифного регулирования при таможенных формальностях. Также сертификаты происхождения товаров могут быть предъявлены банковским учреждениям, например, когда стороны при осуществлении расчетов по внешне-торговым операциям указали в аккредитиве наличие таких документов. Кроме этого, сертификаты происхождения необходимы в случаях, если это предусмо-

требованиями соответствующими внешнеторговыми контрактами, национальными правилами страны-импортера, а также международными соглашениями, участниками которых являются сторона экспорта и сторона импорта товара.

Указанный выше базовый пакет документов является на сегодняшний день необходимым условием для осуществления таможенных формальностей в режиме экспорта, конечным результатом которых является оформление грузовой **таможенной декларации**, которая является заявлением установленной формы с указанием таможенной процедуры, которая подлежит применению к товарам, и предусмотренных законодательством сведений о товарах, условиях и способах их перемещения через таможенную границу Украины, а также о начислении таможенных платежей, необходимых для применения этой процедуры.

Кроме базового пакета, для таможенного оформления груза могут быть предоставлены дополнительные документы, которые зависят от типа груза, разрешений и ограничений страны экспорта и таможенного законодательства Украины (предоставление документов и сведений, необходимых для таможенного контроля регламентировано ст. 335 Таможенного кодекса Украины).

В процессе подготовки экспорта товаров в ЕС следует учитывать требования и ограничения на ввоз, которые установлены к товарам.

К основным требованиям можно отнести:

1. Общие требования к безопасности товаров, поступающих на рынок ЕС

Регламентируются Директивой 2001/95/EC (GPSD — General Product Safety Directive) и применяются при отсутствии конкретных европейских правил безопасности определенных категорий продуктов. Например, данная Директива не распространяется на лекарственные препараты, медицинские приборы или косметику, подпадающие под действие отдельного законодательства.

2. Контроль безопасности продукции, поступающей на рынок ЕС

Регулируется положениями Регламента (ЕС) № 765/2008, который определяет подход к контролю импортируемой продукции в соответствии с требованиями безопасности товаров, а также сопровождение таких товаров соответствующей необходимой документацией.

3. Импорт продуктов питания и кормов для животных.

Регулируется требованиями Регламента ЕС № 17/2002, который устанавливает общие принципы пищевого законодательства, а именно: возможности отслеживания продуктов питания путем регистрации поставщика в стране происхождения, общие правила гигиены и гигиенические требования к продуктам питания и продуктам животного происхождения,

специальные требования к генно-модифицированным продуктам, требования к маркировке и реализации продуктов питания и т.п.

4. **Продукты животного происхождения** могут быть импортированы в ЕС при условии наличия соответствующей аттестации предприятия-изготовителя и сопровождаться свидетельством о здоровье, утвержденным ветеринарным врачом компетентного органа страны-экспортера.

5. **Продукты растительного происхождения** должны сопровождаться фитосанитарным сертификатом в соответствии с требованиями Директивы № 2000/29/EC и могут быть импортированы официально зарегистрированными в стране импортера субъектами хозяйствования.

6. Импорт **товаров химической промышленности** и проведение регистрации таких веществ осуществляется на основе соблюдения требований Регламента ЕС № 1907/2006.

7. В случае **ввоза озоноразрушающих веществ** на территорию ЕС импорт таких товаров регулируется Регламентом ЕС № 2037/2000 и должен сопровождаться лицензией, выдаваемой Генеральным директором по вопросам окружающей среды в соответствии с ежегодно установленными квотами.

Более подробно о требованиях и ограничениях ЕС на продукцию происхождения из Украины можно ознакомиться в разделе **My export** официального портала **Export Helpdesk**.

The screenshot shows the 'My export' portal interface. At the top, there are tabs for 'Requirements', 'Tariffs', 'Rules of Origin FTA/DC', 'Rules of Origin OSP', and 'Statistics'. The main content area displays '04071100 - From Ukraine / To Italy'. Below this, there is a table with columns 'Code' and 'Product description'. The table lists several codes and their corresponding descriptions, including '04071100', '04071101', '04071102', '04071103', '04071104', '04071105', '04071106', '04071107', '04071108', '04071109', '04071110', '04071111', '04071112', '04071113', '04071114', '04071115', '04071116', '04071117', '04071118', '04071119', '04071120', '04071121', '04071122', '04071123', '04071124', '04071125', '04071126', '04071127', '04071128', '04071129', '04071130', '04071131', '04071132', '04071133', '04071134', '04071135', '04071136', '04071137', '04071138', '04071139', '04071140', '04071141', '04071142', '04071143', '04071144', '04071145', '04071146', '04071147', '04071148', '04071149', '04071150', '04071151', '04071152', '04071153', '04071154', '04071155', '04071156', '04071157', '04071158', '04071159', '04071160', '04071161', '04071162', '04071163', '04071164', '04071165', '04071166', '04071167', '04071168', '04071169', '04071170', '04071171', '04071172', '04071173', '04071174', '04071175', '04071176', '04071177', '04071178', '04071179', '04071180', '04071181', '04071182', '04071183', '04071184', '04071185', '04071186', '04071187', '04071188', '04071189', '04071190', '04071191', '04071192', '04071193', '04071194', '04071195', '04071196', '04071197', '04071198', '04071199', '04071200'. Below the table, there is a section titled 'Specific requirements for 04071100' which lists several requirements: 'Health control of live animals', 'Packaging standards for eggs for hatching and farmyard poultry chicks', and 'Substances - products from organic production'. At the bottom, there is a table titled 'Internal Taxes' with columns 'Rate', 'Notes', and 'Revision Date'. The table shows two rows: 'VAT' with a rate of '20%' and 'Excise' with a rate of '-'. The 'Revision Date' for both is '01/01/2017'.

Рост экспортного потенциала откроет Украине возможности для модернизации ее торговых отношений и экономического развития. Инструментами для этого являются открытие рынков путем постепенной отмены таможенных тарифов, предоставление беспопытного доступа в рамках тарифных квот, а также внедрение масштабной гармонизации украинских законов, норм и стандартов с действующими в ЕС в различных прямо или косвенно связанных с торговлей секторах. Это создаст условия для гармонизации стандартов Украины и ЕС в ключевых отраслях.

*МИРОШНИЧЕНКО Вита,
генеральный директор Группы
компаний "Капитал" (Capital Group)*

Удобный флаг судна: понятия и причины развития

Флаг судна — это, в первую очередь, внешнее выражение его государственной принадлежности. В свою очередь, под национальностью судна можно понимать его принадлежность определенному государству. В зависимости от того, в какой стране судно было зарегистрировано и под каким флагом плавает, законам этой страны обязаны подчиняться все, кто находится на его борту.

Принадлежность судна определенному государству обуславливается его регистрацией и выдачей соответствующих документов, а также предоставлением права ходить под флагом этой страны. Ст. 91 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., подписанной в Монтего-Бее, Ямайка (Конвенция ООН), гласит, что каждое государство самостоятельно устанавливает условия и права предоставления своего флага судам. Украина ратифицировала Конвенцию ООН Законом "О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. и Соглашения об имплементации Части XI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г." от 3.06.1999 г. Обязательным условием является то, что между страной, предоставляющей свою национальность, и судами должна существовать связь, которая позволяет государству осуществлять контроль над судами. Согласно Конвенции ООН, судно обязано плавать под флагом только одной страны, не имеет права менять флаг в течение плавания или после захода в порт. Исключением служат случаи, когда судно проходит процесс изменения регистрации. Россия пошла еще дальше.

Международным сообществом была сделана попытка унифицировать и уточнить отношение связи и контроля государства флага над судами, поскольку

содержание такого контроля понимается многими государствами далеко неоднозначно. С 20 января по 7 февраля 1986 г. в Женеве проходила Конференция ООН по условиям регистрации судов, в результате была подписана Конвенция об условиях регистрации судов. Из 109 государств, принявших участие в Конференции, Конвенцию подписало 81 государство, но Конвенция эта в силу не вступила и не вступит никогда, наверняка. Для такого утверждения много смелости не нужно, поскольку общеизвестно, что ни экономической заинтересованности, ни юридической основательности большинство государств, подписавших Конвенцию, не обнаружили. Что касается экономической незаинтересованности, то она очевидна, ибо признание принципа реальной связи судна с государством флага подорвет позиции государств, предоставляющих удобный флаг. Тем не менее, Россия эту Конвенцию ратифицировала, чем поставила себя в довольно неудобное положение, ведь она теперь имеет обязанности, предусмотренные в этой Конвенции, хотя они и не носят строго обязательного юридического характера. Т.о., созданный в России второй регистр оказался далеко не столь успешным, как международные реестры судов в других странах.

**ПРАКТИКА СТРАН
УДОБНОГО ФЛАГА**

В начале XX века несколько государств приняли законы об упрощенной регистрации иностранных судов под флагом своей страны. Упрощенный процесс регистрации включал в себя в том числе занижение налогообложения и стандартов охраны труда. Такая практика быстро обрела популярность и невиданный масштаб — в настоящий момент более половины всех судов в мире плавают под так называемыми удобными флагами.

К числу государств, предоставляющих удобные флаги, Международный профессиональный союз транспортников (ITF) относит следующие страны: Антигуа и Барбуда, Багамские острова, Барбадос, Белиз, Бермудские острова, Боливию, Бирму, Камбоджу, Каймановы острова, Коморские острова, Кипр, Экваториальную Гвинею, Францию (второй регистр), Грузию, Германию (второй регистр), Гибралтар, Гондурас, Ямайку, Ливан, Либерию, Мальту, Республику Маршалловы Острова, Маврикий, Монголию, Нидерландские Антильские острова, Северную Корею, Панаму, Сан-Томе и Принсипи, Шри-Ланку, Сент-Винсент и Гренадины, Тонга, Вануату. Более 30% мирового тоннажа торгового флота находится под юрисдикцией Панамы.

Понятие удобного флага подразумевает под собой регистрацию судна под национальным флагом определенной страны, при этом фактической привязки судовладельца к этой стране может и не быть.

В первую очередь, удобный флаг судна выгоден стране, предоставляющей такие услуги, так как это легкий способ получить определенный доход. Бюджет стран удобных флагов формируется в значительной части регистрационными взносами судовладельцев.

В этой связи, между странами удобного флага возникает конкуренция, вследствие которой, для привлечения новых судов под свой флаг, занижаются требования к охране труда, к возрасту и состоянию судов, что негативно сказывается на состоянии мирового флота и условиях работы моряков.

Для судовладельцев преимущества применения удобного флага заключаются в следующем: за невысокую плату они получают низкие налоговые ставки и регистрационные сборы, причем все процедуры, касающиеся регистрации судна, происходят по максимально упрощенной схеме и в самые сжатые сроки. Стандартное время регистрации судна под удобным флагом занимает около недели. К тому же наличие удобного флага судна гарантировано дает владельцам судов возможность перерегистрации в реестре другого государства и также параллельной регистрации.

Регистрация судна возможна как в самом государстве, предоставляющем такие услуги, так и в его зарубежных консульствах.

**ПРЕИМУЩЕСТВА УДОБНОГО
ФЛАГА ДЛЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦА**

Регистрация под удобным флагом обладает определенными преимуществами для судовладельца относительно налогообложения. Как правило, налоговые ставки в таких государствах существенно ниже, чем в морских державах. Следует отметить, что вместе с налоговыми затратами значительно снижаются и эксплуатационные расходы, так как предъявляются значительно меньшие требования к техническому состоянию и экипажу судна. В ряде государств практически полностью отсутствует контроль за выполнением норм по безопасной эксплуатации судна и зачастую отсутствует требование освидетельствования технического состояния судна, так как существует более упрощенная процедура получения документов, удостоверяющих пригодность судна к плаванию.

Страны открытой регистрации предоставляют судовладельцам определенные преимущества при эксплуатации судна. В частности, это таможенные льготы, применение упрощенных схем при совершении сделок по продаже судна, сохранение анонимности крупных должностных лиц судоходных компаний и конфиденциальности проведения коммерческих операций. Зачастую именно анонимность привлекает тех, кто использует удобный флаг в преступных целях. Возможность скрыть фактически всю лишнюю или ненужную, с точки зрения преступников, информацию о судне открывает огромные возможности для осуществления множества незаконных операций. В частности, суда под удобными флагами используются для контрабанды оружия, наркотиков или даже людей, а также в целях отмывания денег.

Еще одной причиной распространенности такого явления, как удобный флаг, является то, что требования касательно соблюдения адекватных условий жизни и труда команд на судах занижены по сравнению с нормами, существующими в иных государствах. Особенно это касается соблюдения трудового распорядка и выплаты заработной платы. Это обуславливает резкое снижение расходов на содержание команды, к тому же существует практика найма моряков вне зависимости от их гражданства, что также позволяет значительно экономить на рабочей силе.

Однако минимальные требования к составу экипажа, предъявляемые странами открытой регистрации, могут привести к тому, что трудовое законодательство по отношению к членам команды почти не соблюдается или же не соблюдается вовсе. Несоблюдение норм законодательства и отсутствие социальных гарантий приводит к ухудшению условий жизни на борту, частичной или полной невыплате заработной платы, отсутствию каких-либо норм охраны труда. Суда под удобным флагом часто не имеют никакого медицинского обслуживания, не подготовлены к аварийным ситуациям, что ведет к повышению уровня травматизма на борту. Еще одной проблемой членов такого экипажа

может стать отсутствие коллективного договора, который, согласно требованиям ИТФ, является гарантией оплаты труда и предоставления достойных условий работы. Обычно в целях экономии расходов на заработную плату экипажа судовладельцы прибегают к найму моряков из стран с низким уровнем жизни, таких как Филиппины, Индия, Китай и др. Соответственно, уровень профессиональной подготовки таких моряков является довольно низким. Кроме того, существуют также языковые препятствия. Часто на судах возникает ситуация, когда моряки, офицеры и капитан не понимают друг друга, что ведет к значительному риску при возникновении аварийных ситуаций.

Официальная позиция ИТФ по данному вопросу заключается в том, что регистрация судов под удобными флагами недопустима, поскольку делает невозможным соблюдение всех прав моряков — работников судна. Довольно часто происходят такие конфликтные ситуации, что для их разрешения на основе трудового законодательства моряку приходится обращаться в суд по месту регистрации судна, так как контракт составлен по законодательству этой страны, что приводит к значительным издержкам на наем адвокатов и ведение процесса в другой стране. Подобные расходы зачастую могут превышать сумму спора, и в этой связи многие моряки не решаются на разбирательство.

ДАЕТ ЛИ УДОБНЫЙ ФЛАГ ЗАЩИТУ ОТ АРЕСТА СУДНА?

Некоторые судовладельцы надеются, что удобный флаг дает какие-то преимущества или даже может помешать наложению ареста на морское судно, поскольку государство флага не является членом ни одной из конвенций об аресте судов. Хотя большинство государств удобного флага, действительно, не присоединились ни к одной из конвенций об аресте судов, это, разумеется, не спасает судно от ареста. Ввиду того, что страна, где зарегистрировано судно, не является договаривающимся государством, например, Конвенции по унификации некоторых правил относительно наложения ареста на морские суда 1952 г., к которой присоединились как Украина, так и Россия, следует отметить, что в ч. 2 ст. 8 этой Конвенции предусматривается, в частности, что судно, которое ходит под флагом государства, не являющегося

договаривающимся государством Конвенции, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого из договаривающихся государств по любому из морских требований, перечисленных в ст. 1 Конвенции.

Таким образом, мы полагаем, что и раньше, до вступления в силу упомянутой Конвенции в отношении Украины и Российской Федерации, арест морского судна был преимущественно институтом гражданского материального права, а также процессуальным институтом частного права. Как бы то ни было, судовой арест вполне может быть проведен в отношении судна под удобным флагом как в России, так и в Украине.

ПОПЫТКИ МАСКИРОВКИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ И ПОЗИЦИЯ ИТФ

Как уже было сказано выше, в настоящее время огромное количество судовладельцев предпочитают регистрацию своего флота под удобным флагом. В рамках конкуренции страны открытой регистрации активно начинают принимать участие в различных морских конвенциях международного масштаба, сотрудничать с профсоюзами, вступать в соглашения, которые призваны подтвердить их высокий статус, безопасность мореплавания и благонадежность. Любое подобное государство заинтересовано в том, чтобы под их флагом ходили крупные суда успешных судовладельцев, поэтому и стремится поднять престиж своего флага. Тем не менее, такие меры носят больше формальный характер, требования безопасности мореплавания и охраны труда в странах с "престижным" удобным флагом все равно значительно ниже, чем в крупных морских державах с устоявшимися морскими традициями.

Долгое время ИТФ ведет борьбу с системой удобных флагов. Следует отметить, что все страны, предоставляющие удобный флаг, являются суверенными, и в этой связи вмешательство со стороны международных организаций или других стран в их внутреннюю деятельность является недопустимым.

Соответственно, деятельность ИТФ в этой части носит скорее контролирующий характер. В частности, принимаются такие меры, как: постоянная проверка судов специальными инспекторами и возвращение заработной платы морякам в случае ее задержания, постоянный контроль владельцев судов с целью обеспечения экипажа всеми стандартами, указанными в международных правовых актах. К методам борьбы с системой удобных флагов также можно отнести необходимую помощь членам экипажа в медицинском обслуживании и правовой защите, в связи с чем нельзя не отметить значительный вклад ИТФ в области охраны прав моряков на судах с удобными флагами.

*ТОЛСТИК Виталий, юрист, адвокат,
Interlegal, Международная юридическая служба,
ГАЛСТЯН Нвер, юрисконсульт,
магистрант 2 курса юридического факультета ГУАП*



IV СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА

АГР
ЗЕРНОСФЕРА



СФЕРА

22-24 Листопада

ОДЕСА

ВИСТАВКА ПРОХОДИТЬ ЗА ПІДТРИМКИ



МІНІСТЕРСТВО АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ
ТА ПРОДОВОЛЬСТВА УКРАЇНИ

КООРДИНАЦІЙНИЙ ЦЕНТР
З ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ
ВІТЧИЗНЯНОГО СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО
ТА АВТОТРАНСПОРТНОГО МАШИНОБУДУВАННЯ



ОСНОВНІ РОЗДІЛИ ВИСТАВКИ:

- Виробництво та переробка зернових та олійних культур
- С/г техніка
- Агрохімія, ЗЗР
- Насіння
- Тваринництво
- Кормовиробництво
- Іригаційні системи
- Агротранспорт та логістика
- Агроіндустріальне будівництво
- Харчова та переробна промисловість

МЕДІА-ПАРТНЕРИ



ЦЕНТР ВИСТАВКОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

ОРГКОМІТЕТ



Итоги Регионального семинара FAO по вопросам влияния Соглашения УПТ ВТО на торговлю сельхозтоварами



После масштабной работы на многостороннем уровне правительствам стран-членов ВТО удалось согласовать правила и рекомендации, направленные на облегчение процесса торговли и упрощение некоторых пограничных процедур — Соглашение об упрощении процедур торговли (далее — Соглашение УПТ). Соглашение также предусматривает организацию технической помощи тем странам-членам ВТО, которые в ней нуждаются в процессе его имплементации. При этом национальным органам, ответственными за формирование и реализацию торговой и аграрной политики, следует взять на себя ведущую роль и инициативу, наладив диалог и объединив усилия с частным сектором для обеспечения устойчивой торговли сельхозтоварами, сокращая их стоимость и ускоряя торговые потоки.

Региональный офис Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (FAO) в странах Европы и Центральной Азии организовал Региональный обучающий семинар на тему: "Влияние Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО на торговлю сельскохозяйственными товарами". Семинар проходил в рамках региональной инициативы FAO "Развитие агропродовольственной торговли и доступа к международным рынкам" в Одессе 30—31.05.2017 г.

В двухдневном семинаре приняли участие представители Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Всемирной торговой организации (ВТО), Центра ООН по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН), министерств сельского хозяйства, экономики и торговли, таможенных органов стран-членов ВТО из Центральной Азии, Кавказа, Молдовы и Украины, представители бизнес-ассоциаций сельскохозяйственных производителей, а также эксперты в области международной торговли из стран Восточной Европы и Центральной Азии — всего почти 50 специалистов из Армении, Азербайджана, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Таджикистана и Украины, а также экспертов из ЕС.

Участникам семинара было предложено детальное разъяснение положений Соглашения УПТ и обязательств стран-членов ВТО в этой сфере. Помимо этого, семинар предоставил представителям министерств, ведомств, деловых и экспертных кругов коммуникационную площадку для обсуждения сложностей

в сфере разработки и имплементации политики упрощения процедур торговли в их странах, а также позволил выработать рекомендации для усиления национального потенциала в данной сфере.

В приветственном слове к участникам семинара И. Кобута, экономист по вопросам сельскохозяйственной торговли и товарной политики Регионального бюро Европы и Центральной Азии FAO, отметила: "Правильная реализация положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли поможет сельскохозяйственным производителям и экспортерам диверсифицировать свои рынки, предложить новые продукты, содействовать участию малых и средних предприятий в глобальных цепочках создания стоимости, привлечь больше инвестиций".

Марио Апостолов, региональный советник ЕЭК ООН, в своей презентации подчеркнул, что международная торговля, а особенно торговля сельхозпродукцией, — это сложные операции со многими регулятивными требованиями и многими участниками, каждый из которых имеет свои требования и интересы. Это, в свою очередь, создает возможность многим субъектам зарабатывать на этих сложностях и вызывает активное сопротивление процессу упрощения процедур торговли со стороны кругов, которые построили бизнес на сложности процесса международной торговли.

Соглашение же УПТ направлено на сведение к минимуму формальностей и требований к документации путем вычленения только тех аспектов, которые действительно требуются для регулирования торговли.

При этом Соглашение УПТ предусматривает периодический пересмотр существующих формальностей и требований с целью их уменьшения и упрощения с тем, чтобы ускорить оформление и выпуск товаров (особенно скоропортящихся продуктов) и оперативно отменять их по мере исчезновения общественной необходимости в них. В то же время, как подчеркнул М. Апостолов, интересы общества при этом должны быть надежно защищены.

Одной из целей семинара было заявлено расширение знаний участников о международных нормативных документах по экспорту и импорту сельхозпродуктов и электронной сертификации. В этом ключе представитель ВТО Кенза ле Ментек проинформировала, что, помимо Соглашения по упрощению процедур, в рамках ВТО существуют и другие соглашения, непосредственно связанные с торговыми процедурами продовольствием и сельхозтоварами и их упрощением. Это Соглашение по применению санитарных и фитосанитарных мер и Соглашение по техническим барьерам в торговле. И несмотря на то, что заключительными положениями Соглашения УПТ предусмотрено, что данное Соглашение не уменьшает права и обязанности членов по Соглашениям по техническим барьерам в торговле (ТБТ) и по санитарным и фитосанитарным нормам (СФС), также предусмотрена возможность расширения обязательств сверх Соглашений СФС и ТБТ. Более того, приложение "С" к СФС, в котором прописано требование избегать ненужных нарушений торговли или транзакционных издержек при осуществлении процедур контроля, инспектирования и одобрения, тесно связано с Соглашением УПТ. А в Соглашении по ТБТ предусмотрено обеспечение того, чтобы акты технического регулирования, стандарты и процедуры оценки соответствия не создавали ненужных преград для международной торговли. В связи с этим Кенза ле Ментек подчеркнула, что опасения национальных фитосанитарных и ветеринарных служб относительно угрозы для продуктовой и пищевой безопасности от имплементации странами положений Соглашения УПТ необоснованны, так как данное Соглашение является возможностью укрепления данного вида безопасности, а не угрозой для нее.

Из презентаций представителей стран региона Европы и Центральной Азии можно сделать вывод, что все страны находятся на разных этапах внедрения Соглашения по упрощению процедур. К примеру, в некоторых странах (Азербайджан, Кыргызстан, Молдова) отмечается фрагментарное введение элементов Соглашения, таких как "единое окно" или электронная сертификация, в других странах электронный сервис для получения разрешений на импорт товаров действует уже несколько лет (Грузия), в третьих — внедрение элементов Соглашения УПТ планируется уже в ближайшем будущем, например в Казахстане. Заинтересованность стран в Соглашении УПТ отображается и в том, что ведется работа на законодательном уровне, создаются национальные органы и рабочие группы по упрощению процедур торговли, а также по совместной работе стран с международными организациями по внедрению положений Соглашения УПТ.

Представитель из Молдовы подчеркнул возможные положительные стороны внедрения Соглашения УПТ, в частности, повышение прозрачности, уменьшение количества коррупционных факторов, определение возможных партнеров по развитию, облегченный доступ к глобальной производственной цепочке, диверсификацию торговли, ускорение таможенной очистки и т.п.

В качестве успешного примера в вопросе внедрения Соглашения УПТ был приведен опыт активного участия представителей Украины в работе СЕФАКТ ООН при разработке в 2017 г. новых рекомендаций — № 36 и № 42 — относительно интеграции национальных центров обработки данных по реализации систем "единого окна" и мониторинга процессов развития систем "единого окна" соответственно. В ходе дискуссии особый интерес участников семинара вызвала проблема унификации данных для обмена между контролирующими ведомствами не только на национальном, но и на межгосударственном уровне. Дискутирующими сторонами были предложены различные варианты решения данной проблемы, а также указаны возможные ошибки при разработке национальных информационных систем "единого окна" и пути, как их избежать. Была подчеркнута особая важность необхо-



димости руководствоваться в данном вопросе международными стандартами, принятыми ВТО и СЕФАКТ, что может значительно упростить дальнейшую работу по развитию электронных систем обмена данными.

В качестве негативной практики регулирования процесса международной торговли агропродовольственными товарами эксперты на семинаре акцентировали внимание на неправильной разработке и применении технических правил многими странами. Более того, часто на практике данные правила применяются произвольно, в особенности, когда требования в отношении проведения испытаний и сертификации являются нечеткими, недостаточно широко публикуются, сложны для выполнения либо высокзатратны для иностранных производственных и перерабатывающих компаний. Наличие различий между техническими правилами, в т.ч. относительно сертификации продукции в нескольких странах, может усугубить торговлю: когда страны не могут согласовать или признать соответствующие технические правила другой страны, компании, осуществляющие коммерческую деятельность на рынках этих стран, несут финансовые и временные затраты. Т.о., цели и применение правил должны носить прозрачный, предсказуемый и недискриминационный характер, а Соглашение по ТБТ должно, в первую очередь, восприниматься как "режим регулирования национальной практики". Данные шаги будут способствовать унификации обмена электронными данными между странами-импортерами и экспортерами.

Большинство участников отметило, что отсутствие координации в работе между ведомствами внутри страны, а также с внешними торговыми партнерами, слабая инфраструктура и недостаток экспертов в области упрощения торговли замедляют процесс реализации положений Соглашения УПТ в странах региона. В ходе семинара участниками были определены проблемы в вопросах приведения национальных практик к требованиям Соглашения УПТ, с которыми сталкиваются страны региона. Это, в частности: различная степень технической готовности стран-участниц соглашения к верификации электронной документации, отсутствие соглашений между контролирующими ведомствами в рамках "единого окна", сложности с легализацией на национальном уровне необходимой документации при обмене данными.

При помощи экспертов на семинаре были разработаны возможные пути их решения. Так, были сделаны выводы, что упрощение процедур торговли должно осуществляться посредством комплекса мер на национальном и международном уровне для обеспечения упрощения и гармонизации таможенных процедур.

В качестве путей преодоления существующих препятствий в области упрощения процедур торговли участники и эксперты семинара отметили необходимость взаимодействия различных ведомств как внутри страны, так и между торговыми партнерами с целью разработки гармонизированной системы обмена данными.

Дополнительным пожеланием от участников семинара стало регулярное проведение международного обмена опытом в данной сфере. Так, комментируя итоги семинара, Уасиля Байкадамова (представитель Казахстана) отметила, что семинар прошел в достаточно конструктивном ключе. Были очень интересные презентации участников семинара, в частности, презентации от представителей разных стран по "единому окну". Павел Череван (представитель Молдовы) охарактеризовал семинар как "хорошо организованный". "Узнал много нового о Соглашении об упрощении процедур торговли ВТО. Восполнил пробелы в знаниях и сделал важные выводы для улучшения качества работы в области сельского хозяйства", — сказал он. Бубусара Токтоналиева (из Кыргызской Республики) отметила, что семинар был очень интересным, учитывал актуальные темы. "Была создана прекрасная возможность обмениваться опытом, наладить личностные контакты с коллегами из других стран. Представленные в ходе Семинара материалы будут очень полезны в процессе работы по реализации Соглашения об упрощении процедур торговли в нашей стране, учитывая значение аграрного сектора в экономике КР", — подчеркнула она.

Подводя итоги семинара, участники мероприятия пришли к выводу, что Соглашение УПТ обязывает и поощряет правительства сокращать документацию и время, устанавливать "единое окно" на границе, использовать международные стандарты и передовую практику в таможенных процедурах, вести переговоры о взаимном признании статуса уполномоченных операторов, обеспечивать сотрудничество ведомств, осуществляющих контроль на границе, и т.д. Соглашение содержит конкретные требования об ускоренном пропуске скоропортящихся продуктов, что непосредственно касается сельскохозяйственной продукции. Правильная реализация этих и других положений Соглашения поможет сельхозпроизводителям и экспортерам диверсифицировать свои рынки, предложить новые продукты, содействовать участию малых и средних предприятий в глобальных цепочках создания стоимости, привлечь больше инвестиций.

После подведения итогов работы семинара участники посетили церемонию открытия выставки "Агро-Логистика" и Одесский морской торговый порт, где им было рассказано о работе зерновых терминалов порта. На третий день участники семинара приняли участие в работе ежегодного семинара ЕЭК ООН по упрощению процедур торговли на тему: "Национальная система "единого окна" и гармонизация данных в Украине".

*По материалам публикации и отчета
Регионального семинара ФАО "Влияние Соглашения
об упрощении процедур торговли ВТО на торговлю
сельскохозяйственными товарами"*

<http://www.fao.org/europe/news/detail-news/ru/c/901826/>

[http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/reu/europe/
documents/events2017/Odessa/report_ru.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/reu/europe/documents/events2017/Odessa/report_ru.pdf)

Итоги 26-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики в Украине

22.06.2017 г. в Клубе КМУ состоялось очередное 26-е заседание Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли и логистики в Украине.

Согласно повестке дня мероприятия были рассмотрены 3 основных вопроса:

- результаты работы МРГ за год — с июля 2016 г. по июнь 2017 г.;
- план работы МРГ на следующий год — с июля 2017 г. по июнь 2018 г.;
- информация о результатах проведенной работы в соответствии с протокольными решениями МРГ.

РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ МРГ (ИЮЛЬ 2016 Г.—ИЮНЬ 2017 Г.)

С результатами работы МРГ за прошедший год участников заседания ознакомил руководитель секретариата МРГ, президент Ассоциации "УКРВНЕШ-ТРАНС" Олег Платонов. В частности, он остановился на результатах выполнения рекомендаций МРГ, принятых в предыдущие годы.

Так выполнение рекомендаций МРГ на конец июня т.г. составило: за 2013 г. — 95%; за 2014 г. — также

95%; за 2014 г. — 100%; за 2015 г. (по 30.06.2015 г. включительно) — 100%; за июль 2016 г.—июнь 2017 г. — 85%.

Среди находящихся на контроле МРГ рекомендаций, в частности, использование электронной цифровой подписи (ЭЦП) для организации и защиты веб-сайтов и шифрования каналов связи (в настоящее время в ВР находится законопроект № 4685, по результатам рассмотрения которого данная проблема должна быть решена); ряд предложений по упро-



щению формальностей в процессе оформления грузов для перевозки контейнеров и организации грузовых ж/д перевозок, которые, согласно ответам ГФСУ и АМПУ, будут реализованы после интеграции Украины в европейскую систему NCTS.



Особый акцент был сделан на процессе исполнения рекомендации, выданной Мининфраструктуры и ГП "АМПУ", подготовить обновленную информацию в Классификатор портов и прочих пунктов (LOCODE ООН). По данному пункту от Центра СЕФАКТ ООН получена негативная оценка проводимой работы: Мининфраструктуры и Минэкономразвития ведут так называемую "футбольную переписку" относительно определения ответственного лица по данному вопросу. Еще одним проблемным вопросом, остающимся на контроле МРГ, является запуск в полном объеме системы "единого окна" при экспортном оформлении товаров, определенный Порядком информационного обмена между органами доходов и сборов, другими госорганами и предприятиями по принципу "единого окна" с использованием электронных средств передачи информации (пост. КМУ от 25.05.2016 г. № 364). Одним из препятствий, не позволяющих реализовать указанный принцип в полном объеме, является слабая техническая подготовка органов исполнительной власти, непосредственно задействованных в его реализации.

О. Платонов также сжато изложил результаты, полученные по итогам Международной недели по торговле и транспорту 2017, проведенной в конце мая — начале июня т.г. в Одессе.

Так, по результатам Регионального семинара Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (FAO) по проблемам упрощения обмена и торговли продовольственными товарами и сельхозпродукцией Украина получила положительную оценку со стороны FAO относительно организации процесса в данной сфере. Участники семинара также разработали рекомендации по совершенствованию и упрощению процесса международной торговли продовольственными товарами и агропродукцией, которые будут распространены как на Украину, так и на другие страны-участницы FAO.

Вторым мероприятием Недели стала встреча по учреждению Деловой ассоциации стран-участниц ГУАМ. Часть участников встречи подписали листы о присоединении к протоколу сразу, и в настоящее время идет подготовка к формальной встрече в 3 кв. т.г. по подписанию устава данной Ассоциации. Цель следующая: Украина в рамках ГУАМ подписала ряд протоколов по развитию зоны свободной торговли ГУАМ, таможенные службы подписали ряд документов относительно обмена данными и

взаимного признания сертификатов происхождения товаров. Как подчеркнул О. Платонов: "У деловой среды стран-участниц существуют большие ожидания относительно того, что указанные меры позволят как минимум в рамках четырех стран значительно облегчить торговлю и практически создать нормальную транспортную зону коридоров для ТМТМ и др. для осуществления транзитных перевозок".

Следующим мероприятием Недели стал семинар ЕЭК ООН и правительства Украины при поддержке профильных министерств по вопросам упрощения процедур торговли. На семинаре заместители министров инфраструктуры В. Довгань и экономического развития М. Титарчук заверили участников семинара в том, что Украина продолжает курс на упрощение процедур торговли, а Балийское соглашение и интеграция с ЕС являются приоритетами украинского правительства. Ключевым вопросом семинара стало обсуждение механизма реализации государственно-частного партнерства. В данном ключе эксперты CLDP подтвердили, что опыт Украины во внедрении Информационной системы портового сообщества (ИСПС) является правильным, так как в мировой практике ГЧП основывается на принципе правильного распределения рисков: все, что касается Интернет-ресурсов и цифровых решений, осуществляется на базе договорных отношений. Законодательством эти вопросы не урегулированы, поэтому все риски ложатся на договаривающиеся стороны.

Завершилась Неделя по торговле и транспорту семинаром ОСЖД/ФИАТА, впервые проведенным в совмещенном формате — это новая практика сотрудничества ОСЖД и ФИАТА.

Все рекомендации по результатам указанных семинаров будут обнародованы и распространены между участниками.

ПЛАН РАБОТЫ МРГ НА СЛЕДУЮЩИЙ ГОД (ИЮЛЬ 2017 Г.—ИЮНЬ 2018 Г.)

Относительно планов на будущее руководитель секретариата МРГ О. Платонов проинформировал о проведении в настоящее время в рамках проекта ЕС "Восточное партнерство" в Украине и остальных 5 странах Восточного партнерства исследования по теме: "Развитие цифровых транспортных коридоров". 15—16.09.2017 г. пройдет встреча экспертов из всех 6 стран партнерства, а уже в ноябре т.г. состоится встреча премьер-министров стран-участниц партнерства, на которой руководители правительств определятся с детальной программой действий и возможностями поддержки указанных экспертами решений.

МРГ предлагается в т.г. (до июля 2018 г.) провести еще 2 заседания.

О. Платонов также проинформировал о новациях, предлагаемых СЕФАКТ ООН для правительств относительно интероперабельности национальных "еди-

ных окон", и пригласил всех присоединиться к работе по данной проблематике посредством использования доменов, разработанных СЕФАКТ.

На следующий год (с июля 2018 г. по июнь 2019 г.) запланировано проведение двух заседаний МРГ и традиционного ежегодного семинара ЕЭК ООН в рамках международной недели по торговле и транспорту.

О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕДЕННОЙ РАБОТЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПРОТОКОЛЬНЫМИ РЕШЕНИЯМИ МРГ

С информацией об обеспечении контроля транспортных средств с превышением габаритно-весовых параметров выступил первый зампрединсителя Укртрансбезопасности Вячеслав Дидковский. Он привел статистику по результатам аналитической работы, проводимой Укртрансбезопасностью по контролю весовых параметров грузовых автомобильных транспортных средств, и о мерах, принятых по результатам данной работы. Особое внимание в своем докладе В. Дидковский уделил взаимодействию инспекции с АМПУ и портами Украины по вопросам принятия превентивных мер по допуску на дороги страны перегруженных транспортных средств. Он также отметил, что уже определен победитель тендера по поставке Укртрансбезопасности 78 контрольно-весовых комплексов. Поставка должна завершиться в полном объеме в декабре т.г. Особенностью запланированных к поставке комплексов является то, что они предоставляют возможность осуществлять не только габаритно-весовой, но и весь комплекс придорожного контроля.

Со своей стороны, К. Савченко, представитель АсМАП Украины и содокладчик по данному вопросу, положительно оценил системную работу по осуществлению контроля на дорогах страны, но отметил отсутствие системной работы по предотвращению указанных нарушений.



С информацией о проделанной работе по созданию Совета по международной торговле при КМУ выступил представитель Минэкономразвития Виталий Кунатенко. Он отметил, что 13.06.2017 г. Министерством экономического развития Украины в КМУ был направлен доработанный проект постановления КМУ о создании Совета по международной торговле при КМУ. В данном проекте, в отличие от предыдущего, предусмотрено, что Совет возглавит Первый вице-премьер-министр Украины, министр экономического развития и торговли, а не Премьер-министр, как планировалось изначально.

В. Кунатенко также дал пояснения по проблематике предоставления обновленной информации в Классификатор портов и других пунктов (LOCODE ООН), ранее поднятой О. Платоновым в докладе о выполнении рекомендаций МРГ. По словам В. Кунатенко, согласно ответу на обращение Минэкономразвития в Постоянное представительство Украины в LOCODE ООН в Женеве, у Украины осталась только одна проблема в рамках этого вопроса — определить национального координатора по данному направлению работы и известить об этом ЕЭК ООН и Секретариат LOCODE. С дальнейшей работой по обновлению информации в справочнике проблем не существует: вся информация вносится ответственными лицами в режиме по отработанной схеме.

В этой связи с разъяснениями по данной проблематике выступил эксперт СЕФАКТ ООН Александр Федоров. Он пояснил, что на самом деле только определение в Украине национального координатора по работе в системе LOCODE не снимет существующую проблему. А проблема состоит в следующем: справочник LOCODE обновляется дважды в год, а Украиной, в которой в последнее время идет массовое обновление и изменение названий населенных пунктов, портов и пунктов доставки грузов, соответствующие изменения в справочник LOCODE так и не внесены. Более того, отсутствие актуальной версии справочника усложняет Международной морской организации возможность отслеживать судозаходы в порты, находящиеся в неконтролируемой Украиной морской зоне, а именно Крыму, и применять санкции к судовладельцам и капитанам таких судов. Поэтому, помимо назначения национального координатора, необходимо назначить конкретных лиц, ответственных за непосредственное обновление справочника LOCODE. Обязанность опе-



ративно вносить изменения и обновления в справочник должна быть закреплена в должностных компетенциях данных лиц на постоянной основе. Помимо этого, они должны участвовать в обучении по вопросам ведения справочника LOCODE, которые регулярно организуются СЕФАКТ ООН. О проведении соответствующих тренингов и необходимости присутствия на них ответственных лиц уже дважды, в прошлом и текущем годах, уведомлялись соответствующие государственные органы Украины. В разных странах лица, ответственные за ведение справочника LOCODE, являются представителями различных министерств. Поэтому Украине прежде всего нужно определиться с органом власти, в компетенцию которого будет входить сопровождение данного вопроса, и назначить непосредственных исполнителей по ведению справочника LOCODE, так как информация, которая вносится грузоотправителями в единый административный документ, должна соответствовать кодам LOCODE, а не внутренней классификации украинских таможен. И решение данной проблемы позволит не только значительно упростить осуществление международной торговли, но и прежде всего наладить полноценный международный электронный обмен данными между фискальными и таможенными органами.

В. Кунатенко отметил, что по соответствующей инициативе ICC Ukraine Минэкономразвития направило запрос в МИД и Мининфраструктуры с тем, чтобы решить данный вопрос. Согласно ответу МИД, в мировой практике данной проблематикой занимаются министерства транспорта. В ответе Мининфраструктуры также содержалось предложение назначить национальным координатором по данному вопросу должностное лицо от Мининфраструктуры.

Это утверждение поддержал и руководитель секретариата МРГ О. Платонов, который отметил, что для этого всего лишь нужно было заполнить один документ — Мандат административной группы — к которому прилагается подробная инструкция по необходимым действиям. А сама схема работы со справочником изложена в публичном докладе от 3.04.2017 г. о том, как работает Классификатор портов и прочих пунктов доставки грузов. Сама проблема связана с тем, что из-за имеющейся путаницы с названиями пунктов доставки иностранные судовладельцы

не имеют возможности провести полноценный электронный обмен данными при определении коридоров следования грузов через украинские порты. В связи с этим ЕЭК ООН обратилась к правительству Украины с просьбой ускорить процесс предоставления обновленной информации в Классификатор портов и других пунктов (LOCODE ООН), чтобы Украина не теряла судозаходы иностранных судов из-за существующей проблемы. Однако в последнем письме Мининфраструктуры по данной проблематике содержится утверждение, что данная проблематика относится к компетенции Министерства экономики. При этом авторы письма ссылаются на устаревшие данные, согласно которым в ООН данный вопрос курирует ЮНКТАД ООН. Однако в настоящее время данный вопрос в ООН курирует СЕФАКТ, а на национальном уровне данной проблематикой занимаются министерства транспорта.

В этой связи О. Платонов отметил, что одной из задач МРГ как раз и является выявление препятствий на пути осуществления эффективного и оперативного взаимодействия между центральными органами исполнительной власти и отслеживание оперативного внесения актуальных изменений в законодательные и нормативные акты. В связи с этим он еще раз напомнил о необходимости оперативной коммуникации представителей министерств и ведомств Украины с международным сообществом посредством использования доменов, разработанных СЕФАКТ ООН.

В результате рассмотрения вопроса предоставления обновленной информации в Классификатор портов и других пунктов (LOCODE ООН) было решено дать задание эксперту СЕФАКТ (А. Федорову) подготовить аргументированное письмо в адрес замминистра инфраструктуры В. Довганя и вице-премьер-министра В. Кистиона.

По вопросу проведения осенью т.г. семинара по интероперабельности "единых окон" стран Черноморского региона выступил представитель МИДа Олег Кожушко, советник управления экономического сотрудничества МИД. Данный семинар уже запланирован и внесен в программу на 21.09.2017 г. Местом проведения семинара определена не Одесса, как планировалось ранее, а штаб-квартира ОЧЭС в Стамбуле. Это было совместное решение ЕЭК ООН и ОЧЭС в связи со стремлением приурочить этот семинар к заседанию рабочих групп по таможенным вопросам и экономическому сотрудничеству, которое состоится 20.09.2017 г.

По результатам проведения исследования времени выпуска товаров по методологии ВТамО выступила директор Департамента администрирования таможенных платежей ГФСУ А. Демченко. Она информировала участников заседания МРГ, что в феврале 2017 г.





исполнителем данного исследования поручением ГФСУ была определена Одесская таможня, в которой была сформирована соответствующая рабочая группа из работников таможни. Уже к маю т.г. определены параметры исследования, измеряемые показатели и направления исследования (импорт и транзит). Одесская таможня обязана

отчитываться по результатам проведения исследования ежеквартально — в ГФСУ и МРГ. По результатам исследования будут приниматься соответствующие решения, направленные на минимизацию времени оформления грузов в морских портах. В ходе обсуждения данного вопроса поступило предложение распространить данное исследование и на пункты пропуска для других видов транспорта, в частности на автомобильные и авиационные пункты пропуска.

С презентацией на тему: "Внедрение информационно-телекоммуникационной системы "морское единое окно", в которой были отображены основные моменты проделанной в Украине работы, недостатки существующей системы и планы на будущее, выступил замглавы АМПУ Вячеслав Вороний. Резюмируя свое выступление, В. Вороний отметил, что к недостаткам действующей в Украине модели прототипа "морского единого окна" можно отнести: выполнение АМПУ непрофильных функций, сложность унификации форматов всех информационных систем портовых операторов; недостаточность ресурсов АМПУ для распространения ИСПС на все морские терминалы; обременение экспедитора затратами, непосредственно не связанными с его деятельностью (оформление прихода/отхода судов), а также дублирование целей ИСПС и таможенного "единого окна" в части оформления груза.



Кроме того, согласно заключению рабочей группы ИМО, озвученному в апреле т.г. на заседании комитета по упрощению судоходства (комитета FAL), функцией прототипа "морского единого окна" (MSW) является именно упрощение процедур предоставления документов судно—берег и берег—судно, в частности форм FAL. Взаимодействие же MSW с другими системами должно быть стандартизировано на основе международных стандартов с учетом национальных требований и координироваться госорганом, отличным от морской администрации. Т.о., функции, выполняемые в настоящее время АМПУ в рамках действия системы ИСПС, не являются ее профильными функциями и подлежат передаче другим исполнителям. АМПУ в данном контексте предлагает следую-

щую модель взаимодействия: действие систем "морского единого окна", за которое будет ответственна АМПУ, ограничивается акваторией порта и взаимодействием с морскими агентами, далее идет взаимодействие с "таможенным единым окном", действие которого распространяется на территорию порта и остальную территорию Украины и с которым экспедиторы взаимодействуют через ИСПС либо др. информационные системы. Регулятором системы "единого окна" на суше АМПУ предлагает определить ГФСУ и одновременно расширить функционал "таможенного единого окна" для создания взаимодействия с существующей системой ИСПС. Т.о., ИСПС превратится в систему, обслуживающую непосредственно морские портовые терминалы, которые в свою очередь получат возможность самостоятельно определять обслуживаемую систему, в т.ч. и альтернативную ИСПС. В результате, по мнению специалистов АМПУ, будут достигнуты следующие цели: исполнение АМПУ своих функций; развитие конкуренции; стимулирование развития электронного документооборота; распределение затрат между пользователями услуг. Для достижения указанных целей АМПУ предлагает реализовать два вида необходимых мер: институциональные и организационные. К первым относится разработка Порядка функционирования "морского единого окна" и внесение изменений в соответствующие постановления КМУ и приказы Мининфраструктуры. Ко вторым — создание в АМПУ центра обработки данных MSW, создание непосредственно системы MSW и усовершенствование таможенного "единого окна" в части организации информационного обмена с MSW и ИСПС. Проекты институциональных изменений в регулятивные акты АМПУ уже разработаны и переданы на рассмотрение в Мининфраструктуры.

По результатам проведения исследования АМПУ относительно наличия признаков злоупотребления монопольным положением в функционировании ИСПС докладчиками выступили представитель АМКУ Галина Верцимаха и Минэкономразвития Наталья Яковлева. Они отметили, что спорные вопросы относительно этого должны разрешиться после принятия предложенных АМПУ проектов нормативных актов, направленных на внедрение системы "морского единого окна".

Комментируя данный пункт повестки дня, руководитель секретариата МРГ О. Платонов отметил, что в том, чтобы система ИСПС прекратила функционировать, заинтересованы коррупционеры при власти, которым система перекрыла все возможности для осуществления коррупционных схем. И МРГ, в состав которой, как инструмента гражданского контроля, обязательно входят представители деловой общественности, всегда будет стоять на страже защиты интересов общества и пресекать любые попытки затормозить процесс упрощения формальностей.

ЗИНЧЕНКО Ольга

Об итогах 18-го Международного проекта "Созвездие качества-2017"

Ежегодно, в последнюю неделю июня, встречаются руководители и специалисты предприятий и организаций стран Центральной и Восточной Европы, заинтересованные в развитии и совершенствовании своих компаний, на традиционном международном проекте "Созвездие качества".

В этом году мероприятия 18-го Международного проекта "Созвездие качества", девиз которого "Непрерывное совершенствование — основа конкурентоспособности и устойчивого развития", прошли 26.06—1.07.2017 г. в пансионате "Совиньон", расположенном на берегу Черного моря в Одессе.

Организаторы проекта — Украинская ассоциация совершенства и качества, Украинская ассоциация качества, Международная гильдия профессионалов

качества (МЕПК), Клуб лидеров качества стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) при поддержке Совета предпринимателей при КМУ.

Партнерами проекта выступили украинские компании "ПРИРОСТ-БР8", ЦМС "Восток-Запад", АО "ПЛАСКЕ" и "ВАИТЕ" при активном участии ЕП "Одесса-стандартметрология" и ЗАО "Центр "Приоритет".

Среди почти 80 участников были руководители и специалисты предприятий промышленности и сферы услуг, представители государственных и общественных организаций из Беларуси, Грузии, Израиля,



Казахстана, Латвии, Литвы, РФ, Украины. Приятным моментом стало то, что среди постоянных участников проекта, для которых важны новые знания и общение с коллегами на высоком профессиональном уровне, было немало и тех, кто впервые участвовал в проекте.

Организаторы стремились расширить рамки ставшего уже популярным Международного проекта "Созвездие качества" дополнительными фрагментами обучения и обмена опытом. В течение 5 дней проходили конференции, авторские семинары и мастер-классы, круглые столы и вечерние дискуссии по актуальным вопросам качества и совершенства.

В первый день на базе АО "ПЛАСКЕ" прошло открытое заседание Совета Клуба лидеров качества Украины и Клуба лидеров качества стран ЦВЕ, на котором председатель наблюдательного совета АО "ПЛАСКЕ" О. Платонов и руководители структурных подразделений организации поделились уникальным опытом корпоративного становления, развития и совершенствования, рассказали о проблемах, с которыми пришлось столкнуться, и путях их решения.

Большой интерес вызвали презентации:

С. Соколова, руководителя департамента построения АО "ПЛАСКЕ", который рассказал о развитии персонала и организации его работы, о построении системы ценного конечного продукта департаментов;

Н. Калининой, руководителя департамента расширения, которая рассказала о продуктах компании, о создании системы полного удовлетворения потребностей потребителей, особенностях работы с клиентами и партнерами, а также о взаимодействии и обмене информацией с другими департаментами для создания полного цикла удовлетворения потребностей потребителей;

Р. Мардаря, руководителя департамента предоставления транспортно-экспедиторских услуг, который рассказал о замысле создания департамента, системе управления в работе департамента, эффективном взаимодействии с поставщиками услуг для удовлетворения нужд потребителя, о безопасности цепи поставок путем внедрения автоматизации процессов и электронного документооборота (ИСПС) и оказании услуг в удаленных офисах;

Д. Глаголева, руководителя департамента соответствия, который поделился опытом построения системы управления организации, обеспечивающей устойчивое развитие, на базе международного опыта, а также об организации профессиональной подготовки персонала;

А. Хачатуряна, гендиректора АО "ПЛАСКЕ", который рассказал об организации B2B туризма как вводного продукта в организации, о выполнении лицензионных требований, документальном сопровождении оказываемых услуг, "ведении" клиента, об инновациях в работе, а также о внедрении в организации 10-го принципа ГД ООН "Противодействие коррупции" и об участии организации в работе межведомственной рабочей группы в составе партнерских

организаций, поделился итогами работы Транспортной недели-2017, а также познакомил с культурно-социальными проектами АО "ПЛАСКЕ".

Участники заседания также смогли узнать особенности работы паромного комплекса порта "Черноморск".

Второй рабочий день — конференция "Глобальные вызовы для предприятий и ответы на них". Большинство спикеров — члены Международной гильдии профессионалов качества (МЕПК). Открыл конференцию доклад президента Украинской ассоциации совершенства и качества П. Калиты "Целостная система менеджмента компании, ориентированная на обеспечение устойчивого развития". Интерес у слушателей вызвал также доклад президента МЕПК, профессора Вильнюсского университета Д. Серафинаса, который поднял одну из главных тем Созвездия — о том, как организации могут делать своих сотрудников и потребителей счастливыми. Живое обсуждение вызвало выступление эксперта Награды ЕррМ Т. Калиты "Четвертая промышленная революция: вызовы для систем менеджмента организаций". Отмечена практическая направленность презентации "Некоторые аспекты риск-менеджмента. Аппетит и толерантность рисков", которую представил консультант Социально-экономического агентства, эксперт по совершенству ЕррМ О. Закабунин из Литвы, а также доклад председателя правления Латвийского общества качества Д. Путниса "Улучшение точности поставок и снижение убытков — практический опыт".



Третий день проекта был посвящен бизнес-кейсам успешных организаций, среди которых особенно ярко прозвучала презентация опыта совершенствования фармацевтической компании "Юрия-Фарм". Впервые одно предприятие организовало целую сессию, осветив свой опыт по различным направлениям: маркетинг, социальная деятельность, производство.

Среди лучших докладов специалистов-практиков отмечены также презентации от компаний, ставших призерами Турнира по качеству стран ЦВЕ:

"Вызовы для предприятия в современном мире", с которой выступил начальник производства ПАО "Одесский кабельный завод "Одескабель" О. Прокопович;

"Целевая модель предприятия ПАО "Запорожсталь" — инструмент формирования новой производ-

ственной культуры", которую представила начальник отдела по стандартизации, сертификации и аудиту ПАО "Запорожсталь" И. Казымова.

Награду "За лучший дебют Созвездия" получила И. Лаздина-Кюзе, замдиректора отдела качества и управления рисками Госказначейства Латвийской Республики, представившая интереснейший доклад о практическом опыте по управлению рисками.

Участников не оставил равнодушными и доклад директора мебельной фабрики "Ренессанс", руководителя Николаевского Клуба директоров В. Бельского, посвященный опыту объединения региональных предприятий малого и среднего бизнеса для усиления конкурентных преимуществ.

После презентаций началась практическая работа на тему: "Что могут сделать предприятия, чтобы быть готовыми к четвертой промышленной революции", модератором которой был Т. Калита.

А завершился этот день мастер-классом от основателя и руководителя винодельческой компании "Кололист" И. Плачкова, который ярко продемонстрировал, каким должен быть настоящий лидер и как он должен быть увлечен своим делом.

В четвертый день на конференции "Актуальные методы, инструменты и практики менеджмента" были заслушаны доклады:

"Использование систем менеджмента, основанных на процессах для реализации стратегии предприятия", представленный М. Макухом, руководителем ОССМ "ПРИРОСТ-член DQS-group");

Интегрированные системы менеджмента "Качество + Лин": разработка и сертификация", представленный С. Котовым, главным специалистом ЗАО "Центр "Приоритет";

"Стандарт 180 37001 "Система менеджмента противодействия взяточничеству", представленный Т. Калитой, директором КПК "Системы";

"Уроки человеческих ошибок в авиации. Время не ждет...", представленный Т. Пейчевой, ведущим специалистом ТП "Ивченко-Прогресс";

"Клиповое восприятие мира и проблемы управления", представленный С. Ивановой, доцентом Днепровского национального университета;

"Диалог с генеральным директором. Вопросы и ответы", представленный М. Будовничем, ведущим аудитором ЭР8;

и др.

И, конечно, самым ярким событием этого дня было выступление всемирно известного специалиста, академика Международной академии качества IAQ (США), президента группы компаний ALD (Тель-Авив, Израиль) доктора З. Блувбанда "Парето, Деминг и Принципы ресторанного счета в менеджменте", продемонстрировавшего, что можно найти много интересного даже во вроде бы простом и всем известном методе менеджмента и развить его.

В завершение МП "Созвездие качества-2017" — блестящий мастер-класс от З. Блувбанда "Прогно-

стика: инновационный ключ к проактивному контролю качества". Даже если некоторые участники не поняли все его математические идеи, они почувствовали, какие решения сейчас существуют в мире и к какой конкуренции знаний надо готовиться.



Участников проекта заинтересовал и мастер-класс "Работа с информацией: качество понимания", который провела доцент кафедры рекламы и РК Днепровского национального университета С. Иванова.

Кроме того, учитывая, что 2017 г. провозглашен в мире годом устойчивого туризма, один из дней программы "Созвездия" был посвящен совершенствованию туристической отрасли. В этот день состоялся круглый стол "Как превратить украинский туризм в совершенный и устойчивый". В нем приняли участие директор департамента Министерства экономического развития Украины И. Липтуга, президент АО "ПЛАСКЕ" О. Платонов, ряд представителей туристической отрасли, а также президент УАСК П. Калита и руководители профессиональных организаций УАСК, занимающихся проблемами совершенствования, консалтингом, сертификацией систем менеджмента и персонала. Был обмен мнениями и деловая дискуссия по поводу того, что нужно отрасли для устойчивого роста и совершенствования и что могут ей предложить организации, предоставляющие услуги в сфере менеджмента. В результате была достигнута договоренность о дальнейшем сотрудничестве по построению в Украине Модели совершенного и качественного туризма, которая направлена на извлечение выгоды всеми сторонами, включая потребителей туристических услуг.

Результаты анкетирования участников говорят о том, что проект удался. Вот лишь несколько выдержек из их отзывов:

"Для меня это мероприятие — бесценный опыт, который я, вряд ли, смог бы получить где-либо еще". "Впечатления самые положительные, впрочем, как всегда". "Очень благодарен докладчикам за информацию, которую иначе и не получить".

Но организаторы проекта получили и ряд предложений, реализовав которые, "Созвездие качества" станет еще более ярким, полезным и успешным.

Пополнив свой жизненный багаж новыми знаниями и впечатлениями, получив заряд положительных эмоций, участники покинули Одессу.

КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ, ВЫСТАВКИ

О транспортных выставках в Украине

Участие в выставках и конференциях — один из значимых инструментов маркетинга, который служит для эффективных и результативных коммуникаций с потребителями, достижению самых разнообразных предпринимательских целей — позволяет осуществлять одновременно: коммуникативную, ценообразовательную и товарно-сбытовую политику предприятия. Конечная цель участия в выставках и конференциях — поиск и нахождение новых клиентов, закрепление отношений со старыми и, как следствие, — дальнейшее заключение сделки. В трудные финансовые времена участие в выставках и конференциях может решить положительно определенные экономические проблемы вашей компании.

Последние полтора—два года в отечественном выставочном бизнесе происходит закономерный процесс: взамен выставок, уровень которых значительно снизился, появляются новые интересные мероприятия, организаторы которых путем внедрения новых форм увеличивают количество участников, другие выставочные компании организуют совместное проведение 2—3 выставок, схожих по тематике, и т.д. В каждом таком случае есть свои позитивные и негативные стороны, обусловленные различными факторами, — и внешними, и организационными.

За период 2016 г.—1 полугодия 2017 г. наблюдается небольшая активность в проведении отечественных транспортных выставок. В первую очередь, это касается выставок по транспорту и логистике и автомобильных экспозиций. Итак, по порядку...

Выставки по авиационной тематике... В Украине один раз в 2 года проводится единственный авиакосмический салон "ABIACBIT-XXI". В конце сентября—начале октября 2016 г. авиашоу "ABIACBIT-XXI" проходило под Киевом в Гостомеле (аэродром "Киев-Антонов"). Данное мероприятие дает возможность всем категориям заинтересованных лиц ознакомиться с современными образцами авиационной, ракетно-космической техники, оборудованием для аэропортов и аэродромов, программами модернизации вооружения. Организаторы "ABIACBIT-XXI" устраивали ежедневные демонстрационные полеты большой и малой воздушной техники. Демонстрационные полеты совершили 40 машин, среди них Ан-124

"Руслан", Ан-148, Ан-158, Ан-74, российский истребитель Су-30 МКИ. В общей же сложности на выставке показали около 80 самолетов. На выставку прибыли приблизительно 300 участников из более 30 стран.

Выставки по автомобильной тематике... В 2014 г. временно прекратилось проведение международного автосалона SIA, который всегда являлся мероприятием очень высокого уровня, на котором можно было увидеть — в большом количестве и, что называется, на любой вкус и цвет — новые модели легковых автомобилей. Последние несколько лет данное мероприятие изменило концепцию — проводится специализированная выставка для рынка автосервиса и послепродажного обслуживания автомобилей "SIA/АвтоТехСервис" (проходит в те же сроки, в которые проходил автосалон SIA). В то же время появились новые мероприятия — это фестиваль новых автомобилей New Cars Fest, выставка-шоу "АвтоДрайв", выставка электромобилей Plug In Ukraine и др. Эти новые выставки пока не достигли такого высокого уровня и не собирают такое большое количество экспонентов и посетителей, как в свое время собирала выставка SIA, но выставки эти организуются, проводятся и с каждым разом завоевывают все большее количество экспонентов и соответственно посетителей.

В конце октября 2016 г. проходила Киевская специализированная международная выставка TIR, которая представляет главных поставщиков грузовых, коммерческих и пассажирских автомобилей, а также рынок послепродажного обслуживания, запасных

частей, компонентов и расходных материалов: шины, масла, смазки, жидкости. Бывшее, в свое время, единственным крупнейшим в Украине международным салоном грузовых и коммерческих автомобилей, данное мероприятие заметно утратило свои лидирующие позиции. Связанно это как с падением рынка грузовой автомобильной техники в Украине, так и с переориентацией автопроизводителей и дилеров на участие в других выставочных мероприятиях профильной и непрофильной тематики. В частности, это проведение выставки в рамках ежегодной конференции АсМАП, на которой собирается в обязательном порядке более 300 автоперевозчиков, и для них автодилеры и производители демонстрируют свои транспортные средства. Также была организована большая экспозиция грузовых автомобилей на Киевской выставке агропромышленного комплекса "Агро" и экспозиции легкового автотранспорта (внедорожников и электромобилей) на Одесской выставке "Агро-Сфера" и Херсонской выставке "Фермер".

В этом году выставка TIR будет проходить в октябре, совместно с выставками "ТрансУкраина", "ИнтерСклад", RAIL EXPO UKRAINE, ColdChain Ukraine и др.

В Одессе в октябре 2016 г. состоялась выставка "Коммерческий и Муниципальный Транспорт", которая проходила в рамках Черноморского транспортного форума (ЧТФ). На данном мероприятии традиционно в небольшом количестве были представлены автобусы, микроавтобусы, грузовые автомобили и т.д. Обычно данная экспозиция ежегодно собирает не более 8—10 участников.

В этом году проведение выставки "Коммерческий и Муниципальный Транспорт" запланировано на конец сентября.

В нач. ноября т.г. в Киеве пройдут две ежегодные тематические выставки по дорожному строительству: "ДорТехЭкспо" и "АвтоДорЭкспо". Несмотря на то, что данные мероприятия последние годы собирают меньшее количество участников, чем это было лет 5—6 назад, эти выставки всегда вызывают повышенный интерес у специалистов дорожно-строительной отрасли.

Также во многих городах Украины проходили выставки ретроавтомобилей — как в признанных "столицах" ретродвижения: в Киеве (OldCarLand), в Харькове ("ХаРС"), в Запорожье ("Запорожские врата"), во Львове ("Леополис Гран При"), так и в др. городах — в Каменец-Подольске ("РетроФест"), Александрии ("РетроСлет") и пр.

Выставки по водному транспорту... В настоящее время в Украине проводится, практически, одна выставка по судоходству, судостроению и судоремонту — "Одесса". Будучи когда-то лидером среди транспортных выставок страны, "Одесса" в начале 2000-х годов утратила свой высокий рейтинг. В октябре прошлого года данное мероприятие, проходившее в рамках ЧТФ, собрало не более 35 экспонентов.

В этом году данная выставка запланирована на конец сентября.

Николаевские выставки "Судостроение" и "Водный транспорт" последние годы собирали не более 12—15 экспонентов. В конце мая т.г. данные выставки были организованы на судостроительном-судоремонтном заводе "НИБУЛОН" в Николаеве. В мероприятии приняли участие представители фирм и компаний из разных регионов Украины, специализирующиеся на судостроении. Выставка на заводе "НИБУЛОН" сопровождалась рядом мероприятий: введение в эксплуатацию новой автоматической линии очистки и грунтовки металлопроката, открытие цеха металлообработки, спуск на воду буксира "Анатолий Ганкевич". Во время работы выставки состоялся круглый стол по проблемам развития внутренних водных путей Украины. Какова дальнейшая судьба Николаевских выставок "Судостроение" и "Водный транспорт": будут ли эти мероприятия и далее собирать не более 10—12 экспонентов, или будут проводиться как очередное презентационное мероприятие СП "НИБУЛОН" — время покажет.

Выставки по железнодорожному транспорту...

На октябрь т.г. запланировано проведение в Киеве двух новых выставок тематики железнодорожного транспорта: Rail Expo и RAIL EXPO UKRAINE. Выставка Rail Expo будет организована как экспозиция рабочих мест для делегатов двух конференций железнодорожной тематики. Практически в те же сроки, совместно с выставками "ТрансУкраина" и "ИнтерСклад", будет проходить RAIL EXPO UKRAINE. Одесская ежегодная выставка "ТрансРэйл Украина", проходящая обычно в рамках ЧТФ, запланирована на конец сентября т.г. В прошлом году данное мероприятие, как и в предыдущие годы, собрало 5—6 экспонентов, осуществляющих свою деятельность в железнодорожной отрасли.

В конце марта т.г. в рамках конференций "Городские перевозки и транспортная инфраструктура" и "Городские перевозки и информационные технологии" впервые была организована экспозиция "Сити Транс Украина". В конференциях участвовали делегаты из 30 городов Украины и сотрудники представительств зарубежных компаний.

Выставки по транспорту и логистике... Ежегодно в Украине проводится три выставки данной тематики: одна — в Киеве ("ТрансУкраина") и две — в Одессе ("ТрансУкраина" и "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика"). Несмотря на то, что эти мероприятия одной тематической направленности, по своему уровню они разные. Обычно в Одесской выставке "ТрансУкраина", входящей в состав ЧТФ, представлено около 20—25 экспонентов; такое же количество экспонентов было и на данном прошлогоднем мероприятии. Также была проведена конференция "Развитие рынка транспортных услуг в Украине в условиях интеграции в Европейскую и международную транспортные системы" и два круглых стола. Всего в четырех выставках Черно-

морского транспортного форума представляли себя около 50 экспонентов из Украины и некоторых зарубежных стран. Основные участники форума — предприятия, занимающиеся судостроением и судоремонтом. В этом году проведение ЧТФ запланировано на конец сентября.

Киевские выставки по транспорту и логистике "ТрансУкраина" и "ИнтерСклад" возрождаются и активно развиваются. В данных мероприятиях прошлого года приняли участие более 50 экспонентов из 8 стран мира — это крупнейшие компании транспортной отрасли Украины, стран ближнего и дальнего зарубежья. Посетили мероприятие более 2500 специалистов транспортной отрасли. В рамках выставок был организован ряд международных мероприятий: конференция "Логистические практики. Рынок транспортных услуг, тенденции, перспективы", конференция "Упрощение процедур торговли — путь к экономическому росту", дискуссионный практикум "Соглашение об ассоциации с ЕС с точки зрения импортера и экспортера. Что нужно знать участникам транспортно-логистического рынка". В круглом столе "Транскаспийский Международный транспортный коридор: перспективы и реалии", организаторами которого выступили члены Международного транскаспийского транспортного консорциума, приняло участие более 150 представителей международных транспортно-логистических компаний.

В этом году выставки "ТрансУкраина", "ИнтерСклад" состоятся в конце октября и традиционно будут проходить на одной площадке, совместно с выставками RAIL EXPO UKRAINE, TIR, ColdChain Ukraine и др.

Одесская выставка "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика" проходила в конце мая—начале июня т.г. в рамках Международной недели по торговле и транспорту. В рамках выставки был проведен ряд мероприятий: заседание Совета международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA), заседание профильного комитета Ассоциации портов Украины "По проектированию, строительству, реконструкции, технической эксплуатации гидротехнических, береговых и инженерных портовых сооружений", выездное заседание комитета Ассоциации портов Украины "По механизации, технологии и информатике", научно-техническая конференция "Гидротехническое и транспортное строительство", круглый стол "Организационно-правовые проблемы морской безопасности Украины", круглый стол "Актуальные вопросы автоматизации управления и учета для предприятий морского и железнодорожного транспорта, элеваторов и зерновых терминалов", круглый стол "Автоматизация и управление портом: бухгалтерский учет, электронный документооборот, портовая логистика, закупки и связь с ProZorro". Свою продукцию и услуги на выставке представили около 100 экспонентов из 11 стран Евро-азиатского континента, за время

работы выставки было зарегистрировано более 1000 посетителей из 14 стран Европы, а также из Китая, Египта и Нигерии. Активное участие в подготовке, работе и дальнейшем освещении выставки приняли информационные партнеры — представители 45 аккредитованных медиаресурсов Украины и зарубежных стран. Одесская выставка "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика" еще раз подтвердила свой высокий уровень не только среди выставок по транспорту и логистике, но и как единственное в Украине мероприятие, освещающее развитие логистики агропромышленного комплекса. Следующая Международная выставка "ИнтерТранспорт/АгроЛогистика" состоится в конце мая 2018 г.

Помимо транспортных выставок, предприятия и компании транспортного комплекса Украины последнее время активно участвуют в непрофильных выставках. С развитием и увеличением производства и экспорта агропромышленной продукции большое внимание транспортные предприятия и компании уделяют выставкам агрохозяйственной тематики. Все чаще на аграрных выставках можно увидеть экспозиции грузового и легкового автотранспорта, экспонентов, представляющих морские и речные порты, монтажные предприятия, транспортно-экспедиторские компании и т.д.

Предприятия и компании пересматривают свое отношение к участию в тех или иных выставках и, зачастую, предпочитают представлять свою продукцию (или услуги) не на тех больших выставках, в которых принимают участие их конкуренты, а в экспозициях непрофильных выставок, где есть большая вероятность напрямую найти своих заказчиков.

P.S. Как не разочароваться в выставке

Каждая конкретная выставка и конференция имеет свои характеристики и особенности: тематика мероприятия, регион проведения, количество и уровень участников и посетителей, статус, рейтинг и др. Выставкой считается мероприятие по определенной тематике, на котором представлены не менее 33—35 участников. Если на мероприятии представлено меньшее количество экспонентов, это считается экспозицией или несостоявшейся выставкой. Организаторы выставок по-разному относятся к вопросу статуса и тематического обозначения своих мероприятий: бывают выставки, состоящие из тематических экспозиций под одним общим названием, в которых участвуют 50 и более экспонентов. Другие организаторы предпочитают каждую экспозицию своей выставки называть выставкой, несмотря на то, что по количеству экспонентов это, по сути, небольшая экспозиция, на которой представлено всего 5—7 участников.

Определение статуса своему мероприятию — это личное дело организаторов. Но любое выставочное мероприятие — это показатель развития определенной отрасли экономики страны. И когда на выставку приезжают зарубежные и отечественные пред-

ставители, которые видят на разрекламированной выставке не более 10 участников, у них складывается определенное мнение как о данной выставке, так и об отрасли в целом.

Зачастую бывает очень сложно провести полноценные исследования того, в какой именно выставке необходимо участвовать. В первую очередь, это связано с недостатком точной информации о состоявшихся мероприятиях.

Некоторые выставочные компании применяют не совсем добросовестные методы привлечения участников на свои выставочные мероприятия. В частности, в отчетах о выставках размещают недостоверную, завышенную информацию о количестве участников и посетителей своих выставок, в списках участников выставки указывают и участников тех выставок, которые проходили и 2, и 3 года назад — т.е., получается, что в выставке участвовало 130—140 экспонентов, а не 50 (как это было на самом деле). Реальное количество участников выставки можно определить только по плану-схеме выставки, на которой видны реальные участники и их количество. Нередки в последнее время случаи компиляции, когда организаторы называют свою выставку почти так же (добавив или исключив одно слово в названии), как называется выставка высокого уровня. Вот и получается, что в украинских транспортных выставках есть две "ТрансУкраины" (одна — в Одессе, другая — в Киеве), будет две Rail Expo и т.д.

И, конечно, "высший пилотаж" таких недобросовестных действий — обман участников выставки, пред-

ставляя им свою выставку небольшого регионального уровня как продолжение уже состоявшейся успешной выставки высокого уровня. Ее участникам представители организаторов региональной выставки рассказывают, что, несмотря на другое название, их выставка — это продолжение первой и точно такая же по уровню, но будет она проходить в другое время года и благодаря участию в этой выставке (высокого уровня), например весенней, — осенью им (участникам) будет предоставлена большая скидка. По понятным причинам в этой статье не указываются выставочные компании, которые используют такие нечистоплотные методы. В настоящее время в Украине нет ни одной транспортной выставки, которая проводится 2 раза в год.

Меняется ситуация в стране, меняются транспортные выставки, меняется отношение руководителей предприятий и компаний к участию в выставках. Есть выставки, в которых можно принять участие за сравнительно небольшую сумму, но не всегда участие принесет ожидаемые результаты (хотя бывают исключения). Есть выставки, участие в которых дороже, но на которых представлено большое количество экспонентов и соответственно посетителей, в ходе работы которых проходит немало различных мероприятий: конференций, круглых столов, семинаров и т.д.

В каком из выставочных мероприятий принимать участие, как представить свое предприятие и его продукцию или услуги — руководитель этого предприятия должен решать только после тщательного изучения заинтересовавшей его выставки.

БОХАН Сергей



www.transport-journal.com

Транспортная неделя в одном журнале

5 ПРИЧИН ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ ЖУРНАЛА

ПРЯМАЯ ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ РЕДАКЦИЮ	ПОДПИСКА ЧЕРЕЗ ПОДПИСНЫЕ АГЕНТСТВА
I. ПОДПИСКА	
Подписку можно оформить с любого числа и на любой срок: как на "Печатный пакет", "Электронный пакет", так и "Комплексный пакет"	Подписку можно оформить только на две версии: печатную и электронную.
II. ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА	
Цена подписки за 1 экземпляр дешевле. При оформлении подписки на полгода, год и более — предоставляются скидки	Цена подписки за 1 экземпляр больше. Стоимость подписки неизменна независимо от срока подписки
III. ДОСТАВКА ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ	
Курьером — в Киеве и Одессе в течение 1-го дня. Почтой — прямая рассылка из редакции	Только рассылка почтой, через офисы подписных агентств, что увеличивает срок доставки
IV. ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ	
Подписчики имеют возможность бесплатного размещения в журнале новостей, сообщений, статей и др. аналитических, обзорных, информационных материалов о деятельности и достижениях организации подписчика	В связи с тем, что персонализированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности бесплатного размещения в журнале аналитических, обзорных и информационных материалов о деятельности и организации подписчика
V. БОНУСЫ	
Подписчики имеют возможность размещения в журнале цветных и ч/б рекламных и информационных материалов: модулей, статей — по спецценам	В связи с тем, что персонализированные сведения о подписчиках не предоставляются — подписчики не имеют возможности размещения цветных и ч/б материалов по спецценам

ПО ВОПРОСАМ ОФОРМЛЕНИЯ ПОДПИСКИ И РАЗМЕЩЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБРАЩАЙТЕСЬ ПО АДРЕСУ:

АВТОДОРЭКСПО®



**15-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ**

8-10 ноября 2017

В программе выставки:
Международная конференция
по вопросам новейших технологий
строительства, эксплуатации
и проектирования автомобильных
дорог и мостов



Организаторы:
Государственное агентство
автодорог Украины «УКРАВТОДОР»
АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04

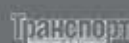
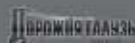


Место проведения:
Украина, Киев
пр-т Победы, 40-Б
ВЦ «АККО Интернешнл»



www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:



Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
transport-journal.com

Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании:

Сроки подписки: с « » 201 г. по « » 201 г.

Должность и Ф.И.О. руководителя:

ИНН Свидетельство плательщика НДС №

Тел: Факс:

Юридический адрес:

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки:

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail:

Вид деятельности:

WWW

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ ✓ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА			
ПЕРИОД ПОДПИСКИ	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)	ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)
по 31 декабря 2017 года	Еженедельно: 1, 2, 3 недели месяца — PDF-версия: оперативная новостная и нормативная информация; 4-ая неделя месяца — печатная версия: комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Еженедельно: 1, 2, 3 недели месяца — оперативная новостная и нормативная информация; 4-ая неделя месяца — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	Ежемесячно: 4-ая неделя месяца — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

дата

подпись

М.П.

фамилия И.О.,

должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»

Факс: +38 (048) 7-385-375; 7-287-221; тел.: +38 (048) 7-385-385, 7-288-288. E-mail: info@transport-journal.com

Тел.: +38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01 (Сергей Бохан). E-mail: subscribe@transport-journal.com;

Тел./факс: +38 (044) 503-63-73; тел.: +38 (097) 232-92-55 (Татьяна Ятел). E-mail: reklama@transport-journal.com

WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM

Подразделение «ЛГ Экспедиция» АО «Летувос гяляжинкяляй» предлагает свои услуги на благоприятных условиях:

- › Перевозка грузов по Литовской железной дороге;
- › Экспедирование грузов по железным дорогам других стран;
- › Выбор оптимальных маршрутов и тарифов;
- › Информация об условиях перевозки грузов и согласование их с условиями железнодорожных перевозок в других странах;
- › Поиск и отслеживание вагонов по Литве и за рубежом;
- › Специальные тарифы при перевозке контейнеров поездом «ВИКИНГ» по маршруту Драугисте (Клайпеда) – Колядичи (Минск) – Ильичёвск (Одесса) и обратно;
- › Дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов по железной дороге.

По поводу услуг по железнодорожной логистике обращаться:

АО «Летувос гяляжинкяляй»
Дирекция по грузовым перевозкам
Отдел «ЛГ экспедиция»

Тел.: (+370 5) 269 3244, 269 3231,
269 3594, 269 3239, 269 3254
Факс: (+370 5) 269 3487
Эл. почта: lg.ekspedicija@litrail.lt

Mindaugo g. 12/14,
LT-03603 Vilnius
Lietuva

 **LIETUVOS GELEŽINKELIAI**





ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ



Направления:

Проект «Единое окно -
локальное решение»



Велгород-
Днестровский
морской порт



Бердянский
морской порт



Черноморский
морской порт



Измайловский
морской порт



Маритимский
морской порт

Разработка, внедрение
и сопровождение
программного обеспечения

Оказание услуг по
обслуживанию программно-
аппаратного комплекса Клиента



Партнеры:



Преимущества:



Ответственность

Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.



Опыт

Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.



Комплексность

Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:



Одесса, Таможенная
площадь, 1а



+38 (048) 7-376-376
+38 (048) 737-70-80
(круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90
(круглосуточно)



info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com